LOS

CAMINOS DE HIERRO

Y

EL GOBIERNO

POR

JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA

BIBLIOTECA NACIONAL

175

MADRID
TIPOGRAFÍA DE LOS HIJOS DE M. G. HERNÁNDEZ
Libertad, 16 duplicado, bajo.
1895

Biblioteca Nacional de España

Biblioteca Nacional de España

LOS CAMINOS DE HIERRO Y EL GOBIERNO

Biblioteca Nacional de España

97371

LOS CAMINOS DE HIERRO Y EL GOBIERNO

POR

JOAQUÍN SÁNCHEZ DE TOCA

MADRID
TIPOGRAFÍA DE LOS HIJOS DE M. G. HERNÁNDEZ
Libertad, 16 duplicado, bajo.
1895

Biblioteca Nacional de España

ES PROPIEDAD

Biblioteca Nacional de España

ÍNDICE

CAPÍTULO PRIMERO

Las tarifas de ferrocarriles y el arancel de aduanas como instrumento de protección para la economía nacional.

Páginas.

I.—Del criterio con que ahora informan las naciones su régimen arancelario y toda su política económica..... 2

II.—Lo que falta en nuestro régimen arancelario y en nuestra legislación de caminos de hierro en punto á la protección y fomento de la economía nacional..... 5

III.—Importancia de las tarifas ferroviarias como complemento de un régimen arancelario de protección y defensa..... 10

IV.—Si deben aplicarse entre nosotros algunos de los procedimientos adoptados por otras naciones para garantizar á su producción la economía de los trasportes.—Adquisición de líneas ferroviarias por el Estado..... 14

V.—Cuáles son las dos necesidades primordiales á que debe responder en nuestra actual situación un nuevo concierto del Estado con las Compañías..... 30

Biblioteca Nacional de España

Páginas.

CAPÍTULO II

Causas del malestar de nuestras empresas ferroviarias.

I.—Errores iniciales en los presupuestos de su coste de construcción 35
II.—De otras causas que han impedido el desarrollo y mejora de los servicios de estas empresas.—Su exclusión para poderse compensar del quebranto producido en los precios de sus tarifas por la reforma de nuestro sistema monetario 36
III.—La subida de los cambios anula los dividendos de los accionistas 38
IV.—La crisis de los cereales 42
V.—Que las empresas ferroviarias, por la propia índole de sus servicios, no pueden recurrir á las combinaciones que en otras industrias del tráfico mercantil conducen á la compensación y endoso de los quebrantos 44
VI.—Qué efectos producen estas causas del malestar de nuestras Compañías sobre cada uno de los elementos que constituyen el capital en ellas invertido.—Situación de los obligacionistas.—Repercusión de este malestar sobre el capital que en estas empresas corresponde á las participaciones del Estado.—Necesidad de rehabilitar estos capitales para el crédito público 47

CAPÍTULO III

Examen del proyecto de ley relativo á las Compañías de caminos de hierro que el Gobierno tiene ahora pendiente ante el Congreso.

PARTE PRIMERA

I.—Motivos de especial examen de este proyecto de ley 57
II.—Cuáles son los tres órdenes de cuestiones que entraña el proyecto 58

Biblioteca Nacional de España

Páginas.

III.—El arreglo general de tarifas..... 59
IV.—La construcción de caminos de hierro secundarios y de las carreteras afluentes con garantía de interés al capital que en ello se invierta..... 66
V.—Deficiencia del proyecto por fiarlo todo á la construcción de nuevas líneas, sin tener en cuenta que la vida próspera de los caminos de hierro depende principalmente del arraigo y fomento de las fuerzas productoras por los territorios que la línea atraviesa.—Necesidad de combinar en las tarifas de trasporte y en el arancel de aduanas concesiones recíprocas que amparen á la industria siderúrgica..... 75

PARTE SEGUNDA

I.—De los nuevos arbitrios en compensación que el proyecto de ley propone en favor de las Compañías.—Dificultad de remediar la crisis agrícola con la situación de malestar de las empresas ferroviarias..... 83
II.—Diferentes compensaciones solicitadas por las Compañías..... 86
III.—Deficiencias del proyecto de ley por no presentar la debida amplitud de soluciones para amoldarse á la especialidad de situación de las diferentes empresas.—De la prórroga de las concesiones..... 89
IV.—Si habría algún medio de evitar el recargo del billete del viajero.—Recursos que para esto y otros auxilios á las Compañías podría recoger el Estado, cesando la exención tributaria que indebidamente gozan las obligaciones de caminos de hierro..... 97
V.—Conveniencia de una previsión de reciprocidad según los beneficios ó pérdidas que con las nuevas tarifas alcancen las empresas..... 106

Biblioteca Nacional de España

Páginas.

RESUMEN Y CONCLUSIÓN

I.—Cómo van rectificando los Gobiernos las imprevisiones en que incurrieron al enajenar con monopolios los servicios ferroviarios... 109

II.—Nuestros abandonos de gobierno sobre este punto.—Del actual estado de la opinión respecto de las grandes Compañías de caminos de hierro..... 113

III.—Los deberes del Gobierno en la cuestión de las Compañías.
Necesidad para el Estado de recobrar las garantías fundamentales de su intervención, establecidas por la ley de 1855.—Las dos políticas para conseguir este fin. 118

IV.—Cuál es por ahora la mejor solución para el Gobierno y para las Compañías..... 136

V.—Si han de buscarse los complementos de esta solución mediante el proyecto ya sometido al Congreso, ó bien mediante otro nuevo proyecto de ley..... 145

BIBLIOTECA NACIONAL

Biblioteca Nacional de España

Biblioteca Nacional de España

CAPÍTULO PRIMERO

Las tarifas de ferrocarriles y el arancel de aduanas como instrumento de protección para la economía nacional.

I. - Del criterio con que ahora informan las naciones su régimen arancelario y toda su política económica.

II.—Lo que falta en nuestro régimen arancelario y en nuestra legislación de caminos de hierro en punto á la protección y fomento de la economía nacional.

III.—Importancia de las tarifas ferroviarias como complemento de un régimen arancelario de protección y defensa.

IV.—Si deben aplicarse entre nosotros algunos de los procedimientos adoptados por otras naciones para garantizar á su producción la economía de los trasportes. —Adquisición de líneas ferroviarias por el Estado.

V.—Cuáles son las dos necesidades primordiales á que debe responder en nuestra actual situación un nuevo concierto del Estado con las Compañías.

Biblioteca Nacional de España

I.—Del criterio con que ahora informan las naciones su régimen arancelario y toda su política económica.

Los problemas de política aduanera y de tarifas de ferrocarriles se imponen hoy en todos los Estados, como asunto capital para los cuidados y meditaciones de gobierno. Rectificóse al fin sobre esto el criterio de los gobernantes, por manera que difícilmente se encuentra hoy alguien que, desde puestos oficiales, se atreva á invocar, sin muchos disfraces y atenuaciones de oportunismo, aquellas teorías del libre cambio que por espacio de medio siglo lograron informar toda la legislación económica en las fórmulas cerradas y apriorismos de lo que se llamaba la escuela clásica de la economía política. Cierto que en algunas naciones, y muy especialmente en la nuestra, quedan aún por resolver no pocas dificultades para que todos los grandes intereses de la producción y del trabajo nacional queden armonizados, en términos que les presente por igual compensaciones, amparos y garantías la compleja trabazón de la protección nacional en la economía del arancel, y sobre todo en el modo de ajustar á este régi-

Biblioteca Nacional de España

men arancelario las estipulaciones de los tratados de comercio. Pero, esto no obstante, bien puede decirse que ya hoy, en suma, cada Estado ha fijado, al menos como directiva general, su política económica, tomando por base y orientación de su conducta la necesidad de defenderse en la guerra de tarifas, tanto con los aranceles de aduanas como con el coste de los trasportes. Todos han reconocido que lo esencial en esto es que cada nación ajuste los procedimientos de protección á lo que demanda la especialidad de los factores de su vida económica. Que hay que proteger siempre cuando es indispensable, muchas veces sólo por ser conveniente, y nunca cuando no es necesario ó cuando la protección ha de resultar inútil. Que si bien constituyen absurdas injusticias los sacrificios impuestos para nacionalizar industrias cuando no hay esperanza de que lleguen á prosperidad dentro de una nación por faltarles sus naturales elementos, fuera insensato no procurar arraigar en el suelo patrio cuantas fuerzas productoras puedan alcanzar allí en su día condiciones de vida propia. Que á la par de esto se ha de mirar como gran torpeza toda omisión de gobierno, por la cual resulten entregadas las fuerzas

Biblioteca Nacional de España

económicas de la patria á merced de otras más poderosas del extranjero; porque ni á las naciones ni á los individuos les es dado sustituir como quieran y cuando quieran unas industrias por otras, ni improvisar fuerzas productoras que desde el primer día puedan competir con formidables rivales de antemano preparados para la lucha; siendo notorio, además, que si á una nación se le impone el sacrificio de renunciar de pronto á sus antiguos cultivos, á su ganadería y á sus industrias, equivale á condenarla á esterilizar sus capitales y á paralizar su actividad social, extenuándola hasta en sus potencias consumidoras, puesto que ningún pueblo puede ser gran consumidor sino á condición de ser gran productor. En esta experiencia se ha formado el criterio que todos los Gobiernos sin excepción aplican ahora á su régimen arancelario y á la negociación de sus tratados de comercio.

Fuera impertinente ampliar aquí los conceptos de tal política. Basta sintetizarla diciendo que los que la profesan entienden que, así como el proteccionismo empleado sin discreción y fuera de su orden natural es generador de iniquidades y sólo conduce á acelerar decadencias, así también el libre cambio

Biblioteca Nacional de España

sin la igualdad de medios es en la competencia internacional desastroso engaño y ruina segura para el débil.

II.—Lo que falta en nuestro régimen arancelario y en nuestra legislación de caminos de hierro en punto á la protección y fomento de la economía nacional.

En este criterio tiene asentado ya nuestra patria su nuevo régimen arancelario, y en él intenta orientar también su política para las negociaciones de los tratados de comercio, por más que sobre ello le falte todavía mucho para poder presentar como precisados de un modo definitivo sus pensamientos, así en punto á la directiva de su diplomacia comercial en la busca de mercados exteriores, como en punto á la manera de aplicar en las negociaciones la tarifa mínima ó segunda de su arancel. Fáltale además esclarecer el sentido y alcance de lo que entendemos aquí por autonomía arancelaria, y de lo que entendemos por cláusula de nación más favorecida ó por cláusula de no dar trato de régimen diferencial de tarifas. Fáltale desenvolver por mutuo acuerdo de sus partidos gubernamentales, en torno de este nuevo régimen arancelario, aquellos procedimientos sobre exclusión de determinados

Biblioteca Nacional de España

artículos de las negociaciones comerciales, sobre los modos de proveer para aumentos ó rebajas en las partidas del arancel, y sobre las garantías que en la negociación de un tratado se deben á la producción nacional en el caso excepcional en que resultara indispensable establecer alguna reducción de los adeudos por bajo de determinada cifra de la tarifa segunda. Fáltale, en fin, asentar con fijeza mediante esta concordia de los partidos todas aquellas prácticas, que aun cuando constituyen la parte más importante y esencial en el funcionamiento y aplicación de un régimen arancelario, han de quedar sin embargo entregadas por completo á la prudencia de los gobernantes, puesto que no pueden traducirse en preceptos legislativos sin introducir profundo trastorno en todo el ordenamiento constitucional de los poderes públicos.

Pero si nos falta todavía precisar todo esto como complemento de nuestro nuevo régimen arancelario, no cabe negar que al menos el principio cardinal de un arancel de defensa y protección resplandece ya en esta parte de nuestra legislación. Mas por el contrario, en lo relativo á las tarifas de trasporte y á toda la legislación de los caminos de hierro, los

Biblioteca Nacional de España

criterios de gobierno se muestran entre nosotros de tal manera inciertos y volubles, que bien puede decirse que no tenemos en esto ninguna norma de política económica. Mantiénese en ello viva y apasionada controversia, sin que todavía de la confusión de tal disputa se hayan desprendido, como corriente poderosa de opinión, indicaciones que sirvan para determinar alguna directiva ó una base sólida en que apoyar las resoluciones de gobierno. Aunque la oposición al proteccionismo por medio de los trasportes es menos apasionada que la fiera lucha de escuela contra la protección aduanera, en esto también contienden con afirmaciones encontradas los teóricos de la economía política; siendo de advertir que sobre este terreno resultan con frecuencia trocados los papeles y actitudes de los contendientes, pues los librecambistas de frontera suelen aparecer como los proteccionistas más decididos en cuanto á los organismos del régimen interior, y especialmente en cuanto á las Compañías de caminos de hierro. Pero ésta es la disputa que menos importa, debiendo recibirse siempre muy á beneficio de inventario, para las aplicaciones de la realidad, las tesis y conclusiones de los especulati-

Biblioteca Nacional de España

vos, por lo mismo que se forma más sano y seguro criterio de las cosas interpretándolas directamente, en vez de estudiarlas por medio de las interpretaciones de los intérpretes, propensos siempre á engendrar libros sobre incubación de libros y glosándose los unos á los otros, más bien que á producir alumbramientos, en estudio y trato directo con los organismos vivos. La discordia y conflagración de pareceres verdaderamente grave, y cuya apreciación más importa, es la de agricultores, industriales y comerciantes que, en nombre de la experiencia práctica de sus respectivas clases, presentan intransigencia de criterios encontradas y aspiran á soluciones opuestas.

Natural es que cada interés particular, de clase ó colectividad, á quien afecta de alguna manera, directa ó indirectamente, el régimen de los trasportes, se agite según las inspiraciones de su exclusivismo; pero las cuestiones de tarifas de trasporte, así como las del arancel de aduanas, tienen sobrada trascendencia en la vida nacional y se complican con factores demasiado intrincados para que quepa resolverlas gubernamentalmente por medio de una fórmula de escuela, ó subordi-

Biblioteca Nacional de España

nándolas á las satisfacciones de un interés egoísta.

Ciertamente, en medio de esa masa enorme y movediza de hechos é intereses que tantas veces, de primera impresión, aparecen inconciliables, no es empresa llana la de atinar con la combinación que mayores beneficios preste al interés general; pero, por esto, también aconseja la prudencia no desampararse en ningún caso, como de norte seguro en el examen de esas cuestiones, de aquellas reglas de método y premisas de hecho y de razonamiento que plantean estos problemas de tarifas en su aspecto más fundamental.

La más importante de estas premisas es la de que el régimen de las tarifas de trasporte se impone como complemento tan esencial para el régimen arancelario de las aduanas, que sin él la protección de aquel arancel resulta ineficaz, estéril, y á las veces contraproducente y funestísimo. Por tanto, los problemas de tarifas de arrastre deben plantearlos los Gobiernos con el mismo criterio que los del arancel de frontera, teniendo en cuenta, ante todo, las necesidades de la producción y del comercio nacional, y resolviéndolos, por consiguiente, del modo diverso que demanda

Biblioteca Nacional de España

cada nación, según se encuentre en estado de supremacía industrial ó de predominio de producción agrícola, ó bien en condiciones de poder desenvolver fuerzas de gran industria junto á su producción agrícola.

No menos importa también el tener muy presente que estos problemas arancelarios de adeudo de aduana y de tarifas de arrastre no representan sólo meras cuestiones de política económica, sino que son también por esencia cuestiones sociales. Y las combinaciones de tarifas ferroviarias y de los demás medios de comunicación y trasporte tienen hoy aún mayor alcance social que las de la legislación aduanera.

III.—Importancia de las tarifas ferroviarias como complemento de un régimen arancelario de protección y defensa.

Para el engrandecimiento ó decadencia económica de las naciones nada hay que supere en trascendencia al régimen que sobre estas tarifas adopten ahora los Gobiernos. De aquí que toda precaución sea poca para el manejo de un instrumento de tan formidable alcance, debiendo ponerse el más exquisito cuidado en calcular en cuanto sea posi-

Biblioteca Nacional de España

ble las resultantes probables de sus aplicaciones, y manteniendo el Gobierno siempre en mano las claves de una acción, ó más bien dirección, enérgica y eficaz sobre el conjunto de las tarifas.

Nuestros Gobiernos, hasta hace muy poco, han vivido completamente desentendidos de este trascendental aspecto de las cuestiones de ferrocarriles. Nuestra legislación viene inspirándose sobre esto en la preocupación exclusiva de prestar toda suerte de facilidades legales y económicas á la construcción de las líneas y constitución de sus Compañías. Éste fué hasta aquí el interés que ante todo amparaba la ley. La política de las tarifas combinadas y aplicadas principalmente para protección y desenvolvimiento de la industria y del comercio nacionales, ni siquiera solía plantearse como cuestión de gobierno. El proyecto de ley presentado á las Cámaras en 1892 inauguró felizmente en esto un gran cambio de conducta política, rompiendo la triste tradición de nuestros abandonos de gobierno en tan grave materia. No hay para qué recordar las circunstancias que inutilizaron aquel proyecto. Posteriormente, con fecha 28 de Junio de 1894, el Gobierno vol-

Biblioteca Nacional de España

vió á presentar ante el Congreso nuevo proyecto de ley informado en igual espíritu que el de 1892. Hasta ahora no ha formulado dictamen sobre él la comisión nombrada al efecto. Pero á pesar de este silencio de la comisión, y de la paralización sistemática á que parece estar sometido en los trámites parlamentarios, es proyecto que, lejos de haber caído en olvido, agita en torno suyo gran contienda de intereses y mantiene vivas ansiedades de opinión.

Intitulaba el Gobierno este proyecto «ley de auxilios á los ferrocarriles»; pero por la propia índole del pensamiento cardinal á que debe responder tal proyecto, está muy fuera de lugar semejante título de *ley de auxilios á las empresas de ferrocarriles;* pues si á esta mira se redujeran los propósitos del Gobierno en este asunto, no hay para qué ocultar que tal proyecto resultaría muy deficiente, y que, lejos de inspirarnos simpatías, nos infundirá más bien hondo recelo.

Pero el pensamiento fundamental que verdaderamente inspira este proyecto, y por el cual reviste extraordinaria importancia, consiste en plantearse al fin ante las Cortes por el mismo partido que inutilizó el proyecto de

Biblioteca Nacional de España

ley de 1892 las cuestiones de tarifas ferroviarias como problemas capitales de gobierno, reconociendo que en ellas se compenetran los más altos intereses políticos, económicos y sociales, y que de ellas depende, en realidad, nuestra existencia industrial, comercial y agrícola.

Aunque en el preámbulo de este nuevo proyecto no se expongan con el debido realce estos pensamientos, y á su vez en algunos extremos de su articulado aparezcan temeridades y tendencias poco ajustadas á la condición actual de nuestras Compañías y á las necesidades de nuestro tráfico interior y exterior, fuera injusto desconocer que su espíritu generador responde á la convicción de que no hay instrumento que iguale en potencia á las tarifas ferroviarias para el fomento de la producción, desarrollo del comercio marítimo y terrestre y defensa y fecundación económica del suelo patrio.

Con efecto, la protección por medio de la aduana no es en definitiva más que un artificio transitorio, deficiente é incompleto, sin virtualidad ni eficacia bastante para mantener por sí solo con carácter estable la defensa y prosperidad económica de una nación.

Biblioteca Nacional de España

Mientras que, por el contrario, otros recursos de defensa y fomento de la riqueza, y entre ellos en primer término los de las tarifas de trasporte, actúan más íntimamente sobre las principales fuerzas generadoras del trabajo y de la producción en la economía patria, y constituyen un órgano indispensable en la existencia económica de las naciones modernas.

Á la vista de todos está que las grandes Compañías, enseñoreadas de tan formidable instrumento, disponen con sus tarifas de medios irresistibles para desviar é invertir á su arbitrio las corrientes mercantiles del país, convertirse en reguladoras soberanas de los precios de los principales artículos en los diferentes mercados del territorio nacional, neutralizar todos los efectos protectores del arancel de aduanas y llevar á su arbitrio la desolación la ó prosperidad de unas á otras regiones.

IV.—Si deben aplicarse entre nosotros algunos de los procedimientos adoptados por otras naciones para garantizar á su producción la economía de los trasportes.—Adquisición de líneas ferroviarias por el Estado.

Por esto, entre los Estados más poderosos va prevaleciendo el propósito de apoderarse

Biblioteca Nacional de España

de las principales vías férreas, como de un instrumento de gobierno y de un organismo esencial para la existencia y supremacía política y económica. Y los Gobiernos que han llegado á hacerse dueños de redes nacionales de ferrocarriles, lejos de explotarlas como una fuente de ingresos, se muestran dispuestos á renunciar en tales empresas á toda mira de lucro directo, procurando aproximarse en lo posible al servicio público gratuito de los arrastres que más interesan á la producción patria.

Con gran sagacidad el príncipe de Bismarck se anticipó á señalar como estadista la importancia de este asunto al resumir la discusión de sus memorables reformas de legislación aduanera para el imperio alemán. «Domina en todo este debate, decía, una cuestión que parece como eliminada de nuestras indicaciones, pero sin cuyo complemento el arancel de la aduana no puede tener ni autonomía, ni seguridad ni eficacia. Me refiero á las tarifas de caminos de hierro. Por razón de su especialidad, esta cuestión no va incluída en el proyecto de ley que hemos presentado, pero debiera resolverse simultáneamente, porque es imposible adoptar una política aduanera indepen-

Biblioteca Nacional de España

dientemente de la política de ferrocarriles. Mientras nuestros caminos de hierro puedan trasportar lo que es importación con tarifas más reducidas que para la exportación; mientras por semejante facultad puedan constituir una especie de contrarresto del arancel de aduanas, estableciendo así verdaderas primas de importación que con frecuencia suele equivaler al duplo, al triplo y hasta el cuádruplo del adeudo aduanero; mientras sobre nuestra producción pese tal peligro y azote, ninguna tarifa de frontera puede servir de amparo á nuestra gran producción, y resultaremos impotentes y desarmados contra ese formidable poder puesto en manos de algunas Compañías» 1.

---

1 Discurso pronunciado en el Reichstag, sesión del 2 de Mayo de 1879. Con mayor precisión aún había expuesto ya estas mismas ideas en dos cartas notabilísimas, dirigidas, la una al ministro presidente de Baviera, y la otra al Consejo federal en 18 de Marzo de 1879:

«Me propongo promover en los Consejos del imperio—escribía en la primera de estas cartas—la cuestión de las tarifas de los caminos de hierro... Porque no puede consentirse más tiempo la extraña contradicción de que mientras al correo no se le consiente reglamentar sus tarifas sino mediante una ley, y mientras hemos reconocido unánimemente la necesidad pública de suprimir y expropiar hasta los últimos restos de la intervención privada en los servicios postales, por el contrario, á otra esfera de intereses mucho más importante que el servicio del correo, cual es la de las tarifas de los caminos de hierro, la tengamos sin

Biblioteca Nacional de España

Ésta es la tendencia que enérgicamente va acentuándose en los Gobiernos del continente europeo, imponiéndose en cada Estado con tanto mayor apremio cuanto mayor es la cuantía del capital nacional que tienen que amparar.

Así, los Gobiernos, á la par que en las redes ferroviarias que les son propias reducen el precio del trasporte en determinadas tarifas á los meros gastos del arrastre, entran también en tratos con toda Compañía concesionaria de sus vías férreas al efecto de revisar

---

embargo entregada por completo sin garantías legales verdaderamente eficaces, á una explotación del interés particular.

»El hecho de que intereses públicos de tanta trascendencia como los trasportes ferroviarios resulten abandonados sin las debidas garantías legales, á Compañías particulares, que los explotan en beneficio de su negocio privado, no tiene semejanza en la historia de la vida económica de los Estados contemporáneos, sino con la explotación financiera de los antiguos asentistas en la recaudación de impuestos.»

Y en la carta al Consejo federal añadía:

«He presentado el proyecto de 7 de Febrero bajo la impresión de que hasta aquí, en la explotación de nuestros caminos de hierro, el anhelo de procurarse rendimientos financieros relegó muy á último término el deber de atender á los intereses económicos; resultando las necesidades del tráfico nacional sacrificadas á una competencia que, además de parecerme funesta á la larga para la misma explotación normal de las propias empresas, lesiona desde luego pro-

Biblioteca Nacional de España

y refundir sus tarifas, eliminando sobre todo, con rígida vigilancia, las llamadas de penetración, á fin de que no se concedan primas ocultas en beneficio de la mercancía extranjera.

Esta es la principal solución y garantía que, tanto los intereses industriales como los agrícolas, reclaman hoy en Europa, ante los conflictos y formidables peligros que envuelve la lucha económica contemporánea.

De aquí la presión, cada vez más irresistible, que impele ahora al Estado por este camino. Fuera imperdonable torpeza, que nos

---

fundamente los intereses del país, para los cuales se construyeron esas vías férreas, y por cuya consideración hizo el Estado el otorgamiento de sus concesiones. No creo equivocarme al afirmar que, hasta la fecha, los costes de trasporte para la importación de productos extranjeros aparecen en término medio más económicos que los que se aplican á la exportación de los productos nacionales ó al trasporte de una mercancía de una estación á otra de nuestro territorio.

»Las primas de importación otorgadas en esta forma al extranjero, la sobrecarga del tráfico interior alemán comparado con el extranjero, constituyen gravísimo daño para nuestra economía »

El texto de estas dos cartas se encuentra en el tomo VIII de los discursos del príncipe de Bismark, pág. 185. Véase también sobre esta cuestión de las tarifas de los caminos de hierro lo que expuso el mismo canciller en otros discursos, vol. VI, págs. 335 y siguientes, y vol. VII, págs. 154, 254 y 282.

Biblioteca Nacional de España

trajera aparejadas en breve las consecuencias más desastrosas, el que resultáramos nosotros los únicos en descuidar un elemento protector de tal valía, y dejáramos, por imprevisión ó indiferencia de gobierno, que este instrumento de defensa económica se nos convirtiera en factor de trastorno y ruina, ya porque alguna de estas grandes empresas viniera á trances de catástrofe financiera, ya, por el contrario, porque alguna oligarquía financiera, para quien los altos intereses de la patria aparezcan como consideración secundarias desarrolle en ellas influencias de dominación superiores y contradictorias á la acción tutelar y directiva que corresponde al mismo poder público.

Hasta ahora no parecen haber llegado entre nosotros las cosas á punto y sazón que pueda ó deba buscarse la solución de estos problemas acometiendo nuestros Gobiernos las delicadas operaciones de canje y conversión de valores para hacerse dueño el Estado de las principales arterias de nuestra red ferroviaria. Al menos los Gobiernos no han revelado sobre el particular ningún propósito, ni aventurado siquiera alguna indicación; ni ha trascendido tampoco al público, por parte

Biblioteca Nacional de España

de los que se dedican al estudio de estas cuestiones, propuesta alguna seriamente formulada para una solución de esta índole. Y aconseja la prudencia que, en empresas de tal magnitud, la iniciativa para traducir semejantes pensamientos en proyectos de ley quede en todo caso reservada exclusivamente á la discreción de los gobernantes, los cuales á su vez incurrirían en verdadera temeridad si lanzaran á la labor legislativa proyectos de este alcance sin previa preparación de la opinión pública sobre la base de peticiones y dictámenes técnicos muy meditados. En España, sobre todo, requiere muy excepcionales cautelas este pensamiento de que nuestros Gobiernos se hagan desde ahora dueños de grandes vías férreas, acometiendo peligrosas empresas administrativas y financieras en las cuales Alemania, Holanda, Bélgica, Austria, Suiza é Italia distan mucho todavía de haber alcanzado todos los resultados satisfactorios que en ellas cifraron. Si, aun con los servicios administrativos de alguna de estas naciones que, puestos en parangón con los nuestros, parecen obras maestras de política, la sustitución de la iniciativa privada por la dirección del Estado ha convertido las administraci o

Biblioteca Nacional de España

nes más prósperas en administraciones torpes y ruinosas, todo induce á temer que en nuestra patria ese nuevo servicio público, entrometido como cuerpo extraño en los engranajes de nuestra descompuesta máquina administrativa, habría de producir los más desastrosos resultados, sirviendo sólo para mayor fomento de empleomanías, y desquiciando el presupuesto con nuevos derroches y desbarajustes.

Ciertamente, los elementos administrativos y financieros de las Compañías ferroviarias puestos en manos del Gobierno, dada la libertad de tarifas de que éste dispondría, podrían, si el rescate de las líneas se planteara con acierto, constituir negocio de mucho beneficio, así para el mejor servicio de los intereses públicos en el tráfico, como para considerables aumentos de ingresos en el presupuesto del Estado. No son muy difíciles de encontrar los medios para que el Estado, por un mero canje de láminas, pueda sin daño del Tesoro y con beneplácito de los actuales accionistas hacerse dueño de la propiedad de las acciones de una empresa. Y sobre esta base de las mayores estimaciones de crédito que corresponden á una Compañía con libertad

Biblioteca Nacional de España

de tarifas y con las garantías subsidiarias de la solvencia de la Nación, fuera no menos fácil traer luego la cotización de las obligaciones á condiciones propicias para poder iniciar sobre ellas un sistema de conversiones, en las que primero desapareciera la cláusula del pago en francos, y después, con rebajas consecutivas de los intereses, se produjeran gradualmente esas grandes redenciones de deudas sin sacrificios para el deudor, á que se presta la baja general y constante del interés del capital en nuestro tiempo, y por cuya virtud las operaciones de rescate de deuda constituyen el principal secreto de los maravillosos éxitos financieros alcanzados por naciones contemporáneas en la gestión de su hacienda pública 1.

---

1 Debe, sin embargo, no olvidarse, sobre esto, que por graves desaciertos en la fijación del tipo de interés al hacerse las emisiones, en España, así respecto de los títulos de la deuda del Estado, como respecto de las obligaciones de ferrocarriles, se han dificultado sobremanera las conversiones para redención de deudas, y nos hallamos todavía muy distantes de poder acometer estas beneficiosas operaciones. Los tenedores de estos valores emitidos á un tipo de interés muy inferior al corriente en el mercado en el día de su emisión, resultan, con efecto, como preservados del quebranto que origina al rentista la baja constante y progresiva del interés del capital, que es uno de los fenómenos económicos más trascendentales en nuestro tiempo.

Biblioteca Nacional de España

Mas para el planteamiento y desarrollo feliz de estas operaciones, lo primero que se requiere es un Gobierno que gobierne y muestre fijeza y madurez de pensamientos acerca de lo que trata de emprender; un Gobierno, en fin, que sepa resolver y dirigir y tenga muy despierto el entendimiento y muy enérgica tam bien la voluntad para prevenir asechanzas y resistir imposiciones. Que de todas estas cualidades desplegadas en grado extraordinario

---

Por esto es en nuestros días regla capital de conducta, para toda gestión de hacienda ordenada con regular prudencia, la de poner especialísimo cuidado en que las emisiones se hagan á un tipo de interés que las aproxime en cuanto sea posible á la par. Así consigue el deudor guardar siempre en mano los medios de beneficiar para aminoración de su deuda todas las circunstancias propicias que ofrezca el mercado. En haber faltado á esta regla capital de prudencia financiera consistió, por ejemplo, el enorme desacierto de nuestras operaciones de conversión en 1882. Por haber emitido títulos del 4 por 100 en vez del 5 por 100, que desde entonces, sobre la base de este tipo de interés, alcanzaran seguramente cotización de 96 por 100, nos alejamos de toda posibilidad de conversiones. Resultó, además, de mucha mayor trascendencia, en aquel caso, la torpeza de no haber emitido los títulos de deuda á tipos más altos, por la circunstancia especial de que se colocaba el amortizable en la cartera del Banco de España, creándose así, con inconcebible impresión para este establecimiento de crédito, una situación peligrosísima, cuyos principales riesgos se habrían podido conjurar fácilmente, si al menos tales láminas tuvieran para el Banco y para el Estado la garantía esencialísima de que su tipo de interés las aproximara en lo po-

Biblioteca Nacional de España

es menester para llevar á buen término una empresa de esta índole, dadas la sagacidad, pericia consumada y habilísima diplomacia de las entidades de alta banca que en estas contrataciones suelen actuar de dioses mayores, con formidables poderes para envolver á capricho en opinión de crédito ó descrédito las empresas financieras de los particulares y de las naciones.

Francia se metió desde 1878 en una de estas

---

sible de las cotizaciones á la par. Con la misma falta de previsión se han emitido la mayor parte de nuestras obligaciones de ferrocarriles, fijándoles el 3 por 100 de interés Así es que sobre ellas el deudor se halla imposibilitado, por mucho tiempo, para beneficiarse de las grandes ventajas que la baja del interés del capital aporta en nuestros días para la minoración de las deudas.

Pero donde reulta más patente la gran diferencia entre una y otra forma de emisión, y se hacen más evidentes las desventajas actuales de las deudas contraídas sobre la base de buscar los principales beneficios del acreedor en un amplio margen de mejoras probables en el capital de su crédito, es cuando se contrastan sus diferentes consecuencias en una nación que por los mejoramientos de su crédito público haya podido entrar en el período de las conversiones sistemáticas. «El ejemplo más palmario de los efectos de estos créditos sobre base de mejora probable de capital, dice P. Bureau, nos lo dan nuestras obligaciones de ferrocarriles al 3 por 100 y las rentas francesas del 3 por 100. Sabido es que estos títulos, emitidos en tiempo en que el interés del capital estaba al 5 por 100, se ofrecieron á los suscritores á tipo muy inferior á la par. Con esto se explica de qué manera, ya sea el capitalista que en 1869 pagaba 70 francos

Biblioteca Nacional de España

operaciones de adquisición de red ferroviaria propia; y el resultado más palmario que desde entonces viene percibiendo en este negocio es que á partir de aquella fecha le ha sobrevenido un censo nuevo, permanente y cada vez mayor en su presupuesto para cubrir el déficit de estas líneas, censo que desde 1886 excede de 35 millones anuales de francos. Si acometiéramos nosotros tal empresa, sin la garantía y dirección de gobernantes que reúnan las con-

---

un título del 3 por 100 de renta y con él se hacía acreedor del Estado por valor de 100 francos, ya el capitalista que en 1876 vertía 330 francos en las cajas de una Compañía de caminos de hierro, se han sustraído en gran parte á la influencia de la baja del tipo de expresado interés.

»El tenedor de una obligación de ferrocarriles al 3 por 100, que percibía 15 francos de renta en 1876, continúa percibiendo igualmente 15 francos en 1894. No quiere esto decir ciertamente que se haya sustraído del todo á la acción del fenómeno económico de la baja del interés; nadie puede, en efecto, sustraerse á la acción de una fuerza económica tan poderosa. Pero el aumento automático de su capital ha compensado matemáticamente lo que esta baja le hubiera hecho perder, y por añadidura su renta no ha padecido ninguna minoración. Su título ha mejorado desde 330 francos hasta más de 460, sin que él haya puesto en ello esfuerzo ó sacrificio alguno. Conviene observar que este extraño resultado se debe únicamente á la desgraciada elección del tipo de 3 por 100 hecha por el Estado y por las Compañías para sus emisiones. Si hubieran optado por los tipos del 4, 4 ½, 5 y aun del 6 por 100, según la cotización real del interés del dinero en el día en que hicieron su empréstito, estas dos grandes categorías de deudores habrían be-

Biblioteca Nacional de España

diciones adecuadas de pericia, entendimiento y carácter, nos sobrevendrían por estas vías, á nosotros más fácilmente que á Francia, desenlaces con carácter de catástrofes. Debemos contar además con que, al día siguiente de haber adquirido el Estado líneas férreas, se nos impondría aquí la necesidad de entregarlas á Compañía arrendataria; y si el contrato con estos arrendatarios no se hiciera sobre cláusulas muy previsoras, aun suponiendo realizada con todo acierto la primera operación de rescate ó reversión anticipada, ven-

---

neficiado la baja del interés, del propio modo que han podido hacerlo las Compañías ferroviarias inglesas ó americanas, que supieron precaverse de la imitación de tan deplorable ejemplo. Se calcula que por el mero hecho de este desacierto, en las grandes Compañías ferroviarias francesas la carga anual de los intereses de sus deudas resulta hoy aumentada en más de 100 millones. La consecuencia de este desacierto ha sido, pues, que las rentas de los tenedores de tales obligaciones son muy superiores á lo que debieran ser; y esta mejora arbitraria de su capital resulta tan considerable, que con sobra de razón pudo decir de ellos Leroy Beaulieu que «muy pocos comerciantes ó industriales, después de haber puesto en la gestión de sus negocios el mayor celo é inteligencia, lograron un beneficio equivalente al de estos rentistas ociosos que se limitaron á la guarda de láminas de estas obligaciones al 3 por 100 emitidas por las Compañías de caminos de hierro.»—PAUL BUREAU, *La disminution du Revenu*, pág. 75. Edit. Firmin Didot, 1893.

Biblioteca Nacional de España

dríamos á parar al resultado de que en el fondo quedaban las cosas en ser y estado muy semejante al que ahora tienen, reduciéndose su más esencial diferencia á haber mejorado la condición de los actuales tenedores de acciones. Y para llegar á semejantes desenlaces no se explica ciertamente la conveniencia de correr todos los riesgos y aventuras en el uso del crédito público que implica para el Tesoro este mero traspaso de la nuda propiedad.

No se infiera de aquí que el Estado en España deba prescindir en absoluto de todo pensamiento de adquisición de vías férreas. Por el contrario, debe ser en esto mira constante de gobierno el procurar que los caminos de hierro no se consideren como industrias de especulación en beneficio de unas Compañías, sino como empresas ante todo, y bien puede decirse que exclusivamente, destinadas al servicio de los intereses del tráfico nacional é internacional, propósito cuya plena realización depende de que el Estado por reversión, compra, rescate, caducidades ó por construcciones nuevas se haga dueño de las principales arterias. Lo que hay es que nuestra actual situación política, económica y financiera no parece hallarse debidamente preparada para

Biblioteca Nacional de España

acometer inmediatamente sin notoria temeridad semejantes operaciones.

Bien pudiera, sin embargo, darse algún caso de excepción en el que desde luego se impusiera aquí también el inmediato rescate por parte del Estado de una línea ó red ferroviaria. Tal podría ser entre otras por ejemplo la circunstancia de que determinada Compañía no sólo se resistiera á aceptar los conciertos del nuevo régimen, sino que extremando derechos más ó menos legítimos y medios de imposición que hallara dentro de las leyes de su concesión, convirtiendo sus tarifas en instrumentos de guerra, ya como resistencia y oposición al Gobierno, ya en busca de las dominaciones absorbentes y monopolios que en las competencias de Compañía á Compañía se alcanzan mediante la destrucción de rivales, originara en la economía nacional daños y trastornos por los cuales el régimen arancelario, la circulación del tráfico, las corrientes naturales de los abastos y de los mercados, y la existencia de las industrias resultaran como desquiciadas. En caso tal no cabe dudar que uno de los recursos más certeros para remediar el daño consistiría en que el Estado entrara en plena po-

Biblioteca Nacional de España

sesión de servicios de esta índole, bien sea procurando con severidades en el cumplimiento de los reglamentos la caducidad de la empresa maléfica, ó bien recogiendo en condiciones ventajosas los elementos de alguna otra Compañía en situación poco próspera, y constituyéndose con ellos en dueño de una red, los empleara como instrumentos para resguardar á la producción nacional, inutilizando por la baratura de sus tarifas las imposiciones de la empresa rival causante de tales trastornos.

Pero si esta clse de soluciones parecen hoy por hoy peligrosas, ó cuan menos para nosotros prematuras, no es menos evidente que fuera grandísima imprudencia que el Gobierno continuara impasible ante una situación tan peligrosa para las Compañías y para el conjunto de la economía nacional. Es necesaria intervención enérgica y decisiva de los poderes públicos para conjurar la ruina de las grandes empresas ferroviarias, órganos vitales de nuestra constitución económica, así en las funciones del crédito público como en las de producción y consumo de nuestra riqueza. Es, al propio tiempo, no menos necesaria esta intervención para que nuestro régimen

Biblioteca Nacional de España

arancelario y fiscal y los intereses supremos de la economía patria resulten armonizados con las tarifas combinadas de estas grandes Compañías.

V.—Cuáles son las dos necesidades primordiales á que debe responder en nuestra actual situación un nuevo concierto del Estado con las Compañías.

Importa mucho que cuanto antes se llegue á la conciliación de intereses, cuyo equilibrio envuelve hoy uno de los problemas más trascendentales para nuestra constitución económica. Urge que la explotación de nuestras vías férreas, lejos de resultar en contradicción con los intereses del trabajo, de la producción y del comercio nacional, aparezca, por el contrario, dirigida como principal medio de fomento de la riqueza pública y como indispensable instrumento de nuestra defensa económica. Precisa también que, á su vez, estas grandes empresas ferroviarias encuentren la ayuda y protección del Estado para salvar la gran crisis financiera con que vienen luchando; pues debemos considerarlas como organismos tan indispensables en nuestra existencia económica, que si vinieran á trance de quiebra, originarían temeroso desastre, no solamente

Biblioteca Nacional de España

en el crédito público, sino también en los mismos manantiales de las fuerzas generadoras de la producción y del trabajo en nuestra patria.

La ley que intente esta patriótica conciliación de intereses tan valiosos no puede ser ley de exclusivismos. Debe procurar, con variedad de soluciones equitativas para la particularidad del caso de cada Compañía, otorgamientos de especiales compensaciones y beneficios para aquellas empresas que se presten á la nacionalización total de sus organismos y servicios, conviniéndose en una refundición de tarifas, por cuya virtud los principales artículos de la producción nacional resulten dotados de la tarifa de trasporte que les lleve con precio remunerador á sus naturales mercados, y, además, toda la economía de los arrastres interiores aparezca armonizada con la legislación aduanera y con la demás leyes promulgadas para el fomento del trabajo y de la producción nacional.

Se impone, pues, en esto, con apremio de excepcional urgencia, el establecer, aun cuando sea con carácter transitorio y mientras se llega á otras soluciones definitivas, un nuevo régimen en las relaciones del Estado con las

Biblioteca Nacional de España

Compañías y, sobre todo en la política que informe la combinación de sus tarifas de arrastre. Las dos necesidades primordiales á que este nuevo régimen debe responder consisten: primero, en la nacionalización completa de los organismos directivos, y á ser posible de las acciones y obligaciones de estas empresas, tomando el Estado garantías de acción eficaz sobre las tarifas, por manera que éstas actúen, ante todo, como instrumento de defensa para la economía nacional. La segunda necesidad primordial á que debe responder este nuevo régimen de concordia del Estado con las Compañías ha de consistir en que dichas empresas hallen, á su vez, en este concierto, reciprocidad de justas compensaciones y amparos por parte del Estado.

Claro está que en esto ha de presidir el más escrupuloso respeto de los derechos adquiridos, manteniendo á la Compañía que no se prestara al nuevo concierto en la total integridad de derechos que arranque de la situación adquirida en virtud de la ley de su propia concesión. Por manera que el procedimiento para alcanzar tales soluciones debe ajustarse á que, una vez promulgada la ley en cuya virtud resulte autorizado el Gobierno

Biblioteca Nacional de España

para procurar, mediante convenios con las empresas, aquellas soluciones que en la especialidad de cada caso presten cumplida satisfacción á las dos necesidades primordiales antes apuntadas, quede siempre á discreción de cada Compañía el optar por alguna de las soluciones que el nuevo régimen le ofrezca, ó bien el continuar sin alteración alguna en el estado de derecho creado por virtud de la ley de su primitiva concesión.

Mas no es menester indicar que, por esta propia consideración, aquella Compañía que se niegue á los tratos del nuevo concierto debe también tener por sabido que carecerá de títulos para pedir nuevos favores ó concesiones en beneficio de sus accionistas ú obligacionistas, mientras ella, á su vez, no empiece otorgando las garantías y las concesiones de los nuevos tipos de tarifas que el Gobierno le pida en favor de la producción nacional.

Biblioteca Nacional de España

CAPÍTULO II

Causas del malestar de nuestras empresas ferroviarias.

I.—Errores iniciales en los presupuestos de su coste de construcción.

II.—De otras causas que han impedido el desarrollo y mejora de los servicios de estas empresas.— Su exclusión para poderse compensar del quebranto producido en los precios de sus tarifas por la reforma de nuestro sistema monetario.

III.—La subida de los cambios anula los dividendos de los accionistas.

IV.—La crisis de los cereales.

V.—Que las empresas ferroviarias, por la propia índole de sus servicios, no pueden recurrir á las combinaciones que en otras industrias del tráfico mercantil conducen á la compensación y endoso de los quebrantos.

VI.—Qué efectos producen estas causas del malestar de nuestras Compañías sobre cada uno de los elementos que constituyen el capital en ellas invertido.— Situación de los obligacionistas.—Repercusión de este malestar sobre el capital que en estas empresas corresponde á las participaciones del Estado.— Necesidad de rehabilitar estos capitales para el crédito público.

Biblioteca Nacional de España

I.—Errores iniciales en los presupuestos de su coste de construcción.

Desde su fundación empezaron estas grandes Compañías arrastrando vida lánguida por errores iniciales en los avalúos hechos por la administración pública para su planteamiento. La nación española, siguiendo el ejemplo de los demás Estados europeos, comprendió que se imponía como necesidad de gobierno el prestar auxilios directos para la construcción de estas grandes empresas de trasportes, elementos fundamentales del régimen económico contemporáneo, y tan indispensables en nuestro tiempo para la producción nacional, que sin ellos no se concibe hoy la vida normal de las naciones en el concierto de la civilización. Al efecto dispuso entonces el Gobierno que se valorara el coste probable de las obras, y con arreglo á esta valoración, otorgó auxilios que parecían guardar proporción con lo que la generalidad de los Estados europeos concedían á empresas análogas. Pero, desgraciadamente, aquellas valuaciones, sin que puedan censurarse los errores en ellas cometidos por la imposibilidad de prever todas las contingencias de la construc-

Biblioteca Nacional de España

ción, resultaron inferiores al coste efectivo que tuvieron los caminos, con lo cual la proporción de la subvención con el capital invertido en la construcción disminuyó de un modo enorme. Así, por ejemplo, la subvención de la línea de Madrid-Irún, en lugar de guardar la relación calculada de 42 por 100 con el coste de las obras, vino por este error de avalúo á quedar reducida sólo al 17 por 100 de su coste. Con cortas variantes, iguales reducciones resultan para la generalidad de las demás líneas en la proporcionalidad de una subvención que, según los propósitos manifestados por el Gobierno, no debió haber bajado de un 42 por 100.

II.—De otras causas que han impedido el desarrollo y mejora de los servicios de estas empresas.—Su exclusión para poderse compensar del quebranto producido en los precios de sus tarifas por la reforma de nuestro sistema monetario.

Los períodos de malestar económico y de crisis en la producción, que desde 1860 por causas diversas se han sucedido en nuestra patria, repercutieron profundamente en la existencia de estas empresas, así asentadas sobre estrechez de capital por aquellos errores de avalúo en concesiones y subvenciones,

Biblioteca Nacional de España

viéndose por ello imposibilitadas de llegar á completa normalidad en el desarrollo de sus servicios. Iguales ó mayores fueron los quebrantos que además de esto percibieron las Compañías por otros conceptos de que fuera ocioso hacer circunstanciada relación en este lugar. Bástenos recordar los daños y pérdidas que les causaron nuestras guerras civiles, de cuyas pérdidas y daños no han sido indemnizadas. Y de mayor monta aún es por su carácter permanente el quebranto que se les ha originado excluyéndolas de hecho, con odiosa excepción, de las compensaciones de justicia prevenidas por el art. 11 del decreto de 19 de Octubre de 1868 estableciendo el nuevo régimen monetario. Así, la depreciación en que resulta nuestra moneda legal por virtud de este nuevo sistema, origina á las Compañías una pérdida de 5 por 100 en todas sus fuentes de ingresos, calculados sobre el régimen monetario de 1855.

Todo este conjunto de circunstancias ha contribuído á que nuestras Compañías de ferrocarriles arrastren vida lánguida y que el capital invertido en sus acciones alcance pobrísimo interés remunerador, siendo inevitable por esto mismo que se resienta hondamen-

Biblioteca Nacional de España

te el desarrollo de los servicios, pues no es posible pedir mejoras á las industrias que no logran beneficios.

Mas nunca ha sido tan angustiosa la situación de estas empresas como el período del presente quinquenio. Dos factores principales repercutieron desde luego en baja de ingresos para las Compañías de trasporte, es á saber: el cierre de las salidas de exportación para nuestra producción vinícola, debido principalmente á accidentes especiales del mercado francés, y el planteamiento de un nuevo régimen arancelario, que si bien es de esperar sea origen de resultados fecundos para la reconstitución económica de la patria, produce necesariamente como primer efecto el aminorar de pronto las masas del tráfico internacional.

III.—La subida de los cambios anula los dividendos de los accionistas.

Tras de esto, los accionistas vieron de improviso esterilizados sus capitales por la agravación de un fenómeno económico de tal alcance, que todos los beneficios de una recaudación, aun acusando aumentos, apenas daban abasto para cubrir el coste abrumador

Biblioteca Nacional de España

de situar en el extranjero los fondos necesarios al pago de obligaciones sagradas. La rápida subida de nuestros cambios internacionales, producida principalmente por la repatriación de láminas de nuestra deuda exterior adquiridas en breve período de tiempo y en masa considerable por capitales españoles, gravó con censo tan abrumador á las Compañías, que los accionistas de la industria ferroviaria española vieron por espacio de varios ejercicios, no sólo mermados los beneficios, sino aun anulados sus dividendos, y hasta amenazados además de inminente riesgo de que las empresas más importantes se encontraran en trance de tener que decretar respecto del pago de amortización é intereses á los obligacionistas algo muy semejante á lo definido en las leyes mercantiles como suspensión de pagos ó quiebra.

Cabe decir que fué un accidente fortuito el haber estampado en la emisión de las primeras obligaciones la cláusula estipulando el pago en el extranjero y en moneda extranjera del importe de su amortización é intereses. Á la sazón de pactarse tal estipulación no se descubría en ella ningún compromiso de trascendencia mayor; reducíase á una mera faci-

Biblioteca Nacional de España

lidad de cobro otorgada á los capitales extranjeros que acudieran á esta inversión. De muy excepcional perspicacia había de ser quien desde aquella hora vislumbrara los gravísimos riesgos que esto y la acumulación de láminas de deuda exterior cernía sobre nuestro crédito público en el extranjero, así como el peligro de ruina que por esta brecha de una elevación vertiginosa de los cambios pudiera sobrevenir de pronto á los accionistas. Ni entre los más entendidos y sagaces en el manejo de valores mobiliarios, hubo entonces una sola persona que por intuición se diera cuenta del temeroso trance en que, por virtud de esta estipulación de pagar en francos, podrían verse súbitamente envueltas las Compañías aun en los períodos de mayor prosperidad, en cuanto, con fundamento ó sin él, sombreara en la opinión del extranjero la menor desconfianza respecto de nuestra solvencia, y se desprendiera por ello de nuestras láminas de deuda, viniendo así á pesar de pronto en la cotización de las letras de cambio con el exterior, no sólo el censo ordinario del pago trimestral ó semestral de los intereses de esa deuda, sino el capital mismo de las láminas que el tenedor extranjero

Biblioteca Nacional de España

enajenara y nosotros quisiéramos recoger.

Del propio modo inesperado que últimamente las subidas fulminantes de los cambios produjeron tan graves conflictos, ahora, por el contrario, no menos inesperadamente, en el trascurso de un semestre, esta causa de crisis tan angustiosa para las Compañías se ha trasformado de súbito. Como por efecto de un meteoro económico los francos, que hace seis meses llegaron á cotizarse á 25 por 100 de prima, se cotizan ahora á 8 por 100. Semejante descenso patentiza con demostraciones irrebatibles que la causa fundamental de la subida de nuestros cambios no estaba, según aseguraban ante la última ley del Banco los agoreros pesimistas de desastres financieros, ni en nuestra emisión de billetes de Banco, ni en nuestras acuñaciones de plata, puesto que tenemos hoy algunos millones más en circulación en billetes que en Septiembre último, y también se ha acuñado más plata. Pero si estos hechos evidencian que los traspasos invisibles de valores fiduciarios por nuestras fronteras son los principales causantes de alzas y bajas vertiginosas en nuestros cambios internacionales, con ellos se comprueba también, del modo más palmario, que el accionista de nuestras

Biblioteca Nacional de España

empresas ferroviarias está sometido á las más temerosas incertidumbres por este concepto, resultando entregado inerme á merced de las combinaciones y maquinaciones de los juegos de Bolsa. ¿Qué confianza pueden inspirar estos valores tras de experimentaciones tan dolorosas? Á nadie se le oculta ya que así como seis meses han bastado para que los cambios bajaran 17 enteros, en otros seis meses puede verlos elevados de improviso á mayor pérdida que nunca. Incertidumbre y peligro inminente de ruina, cuyos formidables azares bastan de suyo para mantener en total menosprecio á estos capitales, á no ser que se les arbitren otros medios de defensa y rehabilitación.

IV.—La crisis de los cereales.

Á todas estas dificultades ha venido á acumularse por último otra más grave. Durante el anterior ejercicio, cuando los cambios internacionales alcanzaban tipos tan subidos los estados de recaudación acusaban en diferentes líneas, y especialmente en la del Norte, aumentos de movimiento que parecían reveladores de nueva actividad en la reconstitu-

Biblioteca Nacional de España

ción económica de nuestra patria. Á no juzgar sino por tales aumentos de la cifra de ingresos sobre los rendimientos de anteriores ejercicios, cabía cifrar la esperanza de que para estas Compañías se iniciaba un período de prosperidad superior á cuantos conocieron hasta ahora. Con tales mejoras en la recaudación pudieron durante ese período hacer frente al quebranto de los cambios. Mas de pronto los aumentos de ingresos se han convertido en bajas que de día en día se pronuncian con caracteres más alarmantes.

Esta es la natural repercusión de la crisis de los cereales. El faltarle á nuestra nación el debido desarrollo de la gran industria, y el haber sido por esto mismo la producción agrícola el elemento principal con que han vivido nuestras empresas de trasporte, constituye, en efecto, la causa más decisiva de las situaciones angustiosas que vienen cruzando nuestras Compañías ferroviarias. Todo gran padecimiento de nuestra agricultura repercutió inmediatamente con amenazas de ruina para nuestras empresas de arrastre. Ahora, estancados en las bodegas los vinos de tres cosechas, sin salidas al exterior y con precios tan ruinosos en el mercado interior, que no pue-

Biblioteca Nacional de España

den soportar ningún tipo de trasporte, á las empresas de ferrocarriles quedábanles sólo los cereales como base de su movimiento. De aquí la gravedad de la situación presente, la más angustiosa de cuantas han conocido, pues además de todas las causas de malestar que van enumeradas, á la paralización de todas las corrientes de exportación de los vinos se acumula ahora el menosprecio de los cereales, con la imposibilidad de llevarlos al litoral, por no poder cubrir su coste de arrastre al precio, para nuestros agricultores ruinoso, con que el extranjero desembarca en nuestros puertos su producción similar.

V.—Que las empresas ferroviarias, por la propia índole de sus servicios, no pueden recurrir á las combinaciones que en otras industrias del tráfico mercantil conducen á la compensación y endoso de los quebrantos.

Interviene además como agravante de esta situación para las empresas ferroviarias, dificultándoles toda solución, la circunstancia de que por la propia índole de sus servicios les es á ellas más difícil y delicado compensarse del daño, puesto que no pueden ellas recurrir libremente á las múltiples combinaciones que en otras industrias del tráfico

Biblioteca Nacional de España

mercantil conducen al endoso de los quebrantos.

No tienen ellas, por ejemplo, expedito el recurso de defensa de elevar el precio de sus servicios. En primer lugar, la ya anticuada combinación de tarifas dentro de la cual han de desenvolverse según la ley de su concesión, resulta ahora notoriamente defectuosa y estraba legal que les impide ajustarse á las necesidades del tráfico, puesto que la baja general de precios en las mercancías que circulan en pequeña velocidad impone rebaja de tarifas por lo mismo que es ahora menor el coste de arrastre que pueden soportar. Y á la par de esto se ven las Compañías imposibilitadas de traspasar el máximum de tarifas respecto de aquellas otras mercancías de lujo que pueden, en cambio, soportar mayor coste de arrastre.

En segundo lugar, si el máximum legal en la gran velocidad les priva de la mejor base para rectificar sus combinaciones de arrastres, tampoco hallan medios prácticos de defensa rectificando los costes de la pequeña velocidad. Pues por más que vienen aplicando estas tarifás en tipos de percepción muy inferiores al máximum legal, y estarían, por tanto, en su derecho elevando estas tarifas, han com-

Biblioteca Nacional de España

prendido que es de tal alcance para el orden económico todo trastorno en el régimen de los trasportes, que se impone el respeto de las situaciones creadas, evitando hasta el último extremo introducir en ellas alteraciones de recargos, aunque sea en uso de un derecho evidente, á no ser que esta mudanza vaya acompañada de grandes conciertos con los gobernantes y con la opinión pública.

Si la Compañía del Norte se decidió á recurrir á este procedimiento, ha sido al cabo de cuatro años de esfuerzos desesperados y después de agotadas inútilmente todas las instancias para que los poderes públicos atendieran sus quejas. Y, á pesar de haber envuelto en todas estas prudencias de conducta el ejercicio de su derecho en punto á elevar tarifas, en cuanto se ha iniciado la aplicación de estos recargos, es tal el trastorno y la conflagración de intereses que ocasiona en las regiones de su recorrido, que por los efectos desastrosos iniciados ya á consecuencia de semejante medida, puede desde ahora asegurarse que será imposible mantener algún tiempo más este acuerdo, sin dar lugar á gravísimos conflictos, así en los centros produc-

Biblioteca Nacional de España

tores como en los abastecimientos de las grandes poblaciones.

Todo esto revela á voces que fuera manifiesto absurdo y mucha injusticia el que para el tratamiento de compensación por la subida de los cambios ú otros quebrantos análogos permanecieran los Gobiernos impasibles ante los desastres de estas empresas de trasporte, ó intentaran equipararlas con las industrias y comercios ordinarios.

VI.—Qué efectos producen estas causas del malestar de nuestras Compañías sobre cada uno de los elementos que constituyen el capital en ellas invertido.—Situación de los obligacionistas.—Repercusión de este malestar sobre el capital que en estas empresas corresponde á las participaciones del Estado.—Necesidad de rehabilitar estos capitales para el crédito público.

En el examen de las causas del malestar de nuestras Compañías ferroviarias es, por último, de mucha importancia el apreciar también cuáles son los efectos que estas causas de ruina producen sobre cada uno de los elementos que constituyen el capital de tales empresas. Porque, ciertamente, no todo el caudal invertido en ellas padece por la disminución del tráfico ó por la subida de los cambios internacionales igual detrimento que los accionistas.

Biblioteca Nacional de España

En primer lugar, el capital invertido en las obligaciones de estas empresas aparece como libre de quebrantos y resguardado de todo peligro directo de ruina. Y respecto de alguna de las causas que más poderosamente influyen en la merma ó total desaparición de dividendos para los accionistas, como, por ejemplo, la subida de los cambios, lejos de resultar en daño de los obligacionistas, parece, por el contrario, que beneficia y mejora su renta con una especie de prima. Á esta misma presunción de que no cabe situación más favorable que la presente para las obligaciones, induce además el extraño contraste de que, mientras no sólo los perjuicios del cambio internacional, sino también todas las gabelas tributarias pesan sobre el accionista, por el contrario, el obligacionista resulta aquí gozando de una injustificada é inexplicable exención de impuesto, sin apoyo de ningún privilegio de ley y hasta en flagrante contradicción con toda nuestra legislación fiscal. Pero tras de esta primera impresión de hallarse el obligacionista libre y aun beneficiado por los que son peligros de ruina para el accionista, se descubre luego otra realidad muy distinta. Y con muy certero instinto de su solidaridad

Biblioteca Nacional de España

con el capital de las acciones, los mismos obligacionistas han sido los primeros en vislumbrar los riesgos inminentes que para ellos entrañan tan engañosas apariencias. Por ello, espontáneamente se han asociado á las alarmas y gestiones de los tenedores de acciones, mostrándose dispuestos, bien puede decirse que en masa, á sacrificar de su parte algo, con tal de salvar los peligros de esta situación. Comprenden que la quiebra de los actuales accionistas abriría una era de bancarrotas y desolaciones, cuyo definitivo desenlace sería que, una tras otra, cayeran en el abismo las series consecutivas de obligaciones, hasta que desaparecieran en espantoso menosprecio los últimos residuos del capital invertido por todos conceptos en estas empresas.

Otro caudal valiosísimo, y hoy ya de inestimable cuantía, es el que corresponde en estas Compañías á la participación del Estado por las subvenciones concedidas. También este capital aparece como completamente á salvo é inmune, tanto en la economía de los servicios públicos y en los beneficios anuales que en estas empresas percibe el Tesoro, cuanto en las participaciones de do-

Biblioteca Nacional de España

minio del Estado, por cuya virtud al vencimiento de los plazos de las respectivas concesiones habrá de recibir en plena propiedad el enorme capital que estas empresas representan.

Punto es éste en el que conviene fijar mucho la atención siempre que se trate de estas cuestiones de ferrocarriles. Puesto que han cundido tanto, deplorables extravíos de opinión, suponiendo que las subvenciones del Estado, otorgadas á la construcción de los caminos de hierro, constituyen uno de los mayores derroches del patriotismo de la Nación, bueno será fijar desde luego lo que pueda haber de justo ó erróneo en tal supuesto. Lo cierto es, y los datos para su demostración no pueden ser más evidentes, dicen las Compañías, que en todo el presente siglo el Estado no ha hecho ninguna inversión de caudal tan reproductiva como la de estas subvenciones á las industrias ferroviarias, ni ha alcanzado tampoco en operaciones financieras éxitos que á los de éstas se asemejen. Aparte de la fecundación de riqueza y trasformación económica del país, debida á las líneas férreas, y que se evidencia con sólo comparar las cifras de nuestro comercio general en 1855 con sus

Biblioteca Nacional de España

actuales balances; aparte de lo que implica el tener los arrastres á 0,046 por tonelada y kilómetro, que representan hoy las tarifas aplicadas al trasporte de vinos, en vez de la cifra de 0,25 por tonelada y kilómetro, coste medio del arrastre antiguo; aparte, por último, del maravilloso desarrollo de nuestras fuerzas contributivas, el Estado, por sus tratos con las Compañías, ha encontrado tan copiosa fuente de ingresos bajo múltiples y variadas formas y logra á la par tales economías de servicios en los trasportes de correos, servicios militares, guerra, marina y otros administrativos, que no debe calcularse en un interés medio menor de 4 al 5 por 100 el interés anual que saca por estos conceptos al capital invertido en estas subvenciones. Entretanto las mismas Compañías, aun en las épocas más próspe ras, rara vez han distribuído á sus accionistas dividendos superiores al 3 por 100 Y en estos últimos ejercicios viene dándose el caso de que, mientras en Compañías como la del Norte, el accionista no percibe ningún dividendo, el Estado, por el contrario, percibe millones de pesetas por el concepto de beneficios industriales, además de otros tributos sobre los trasportes y el

Biblioteca Nacional de España

15 por 100 sobre los billetes de viajeros [1].

Ciertamente, estas consideraciones expuestas por las Compañías distan mucho de tener todo el alcance de razonamiento que se les supone como demostración de que el Estado, subvencionando á las Compañías, ha realizado el más deslumbrador de los negocios. Para reducir tales razonamientos á su justa proporción, basta no echar en olvido que, á fin de subvencionar á estas empresas, el Estado ha contraído una deuda en cuyo pago, hasta ahora, viene invirtiendo algo más

---

1 La Compañía de los ferrocarriles del Norte ha hecho presente en documentos oficiales que la subvención recibida del Estado por el conjunto de sus líneas, que forman una red de 3.421 kilómetros, asciende en total á pesetas 370.800.477, cuya cantidad representa el 26,34 por 100 del coste total de las mismas líneas, que asciende á 1.407.654.414 pesetas, ó sea 108.389 por kilómetro.

Compensan con creces, dice la Compañía, los 370 millones de la subvención dada por el Estado los ingresos que el Tesoro recibe por los varios conceptos de impuestos sobre trasportes de viajeros y mercancías, contribuciones, timbre, sellos, etc., etc., y por las economías que obtienen Correos, Guerra y Marina en el servicio del ferrocarril, elevándose lo cobrado por tales conceptos en el quinquenio de 1887 á 1891 á la suma de 3.476,10 pesetas por kilómetro y año, ó sea 11.891.738 pesetas en todas las líneas del Norte, que equivale á un interés de 3,21 por 100 del importe de las subvenciones satisfechas.

Durante el mismo quinquenio, el capital acciones de la Compañía ha tenido tan sólo un interés medio de 2,21 por 100 al año.

Biblioteca Nacional de España

de lo que percibe. Pero lo que de todas suertes resulta evidente es que, entre las deudas contraídas por el Estado en el presente siglo, la que aparece más reproductiva es la que tuvo por objeto la construcción de ferrocarriles, y que por de contado en estas empresas el Estado viene alcanzando mayores beneficios que los accionistas, y se encuentra acumulado á su favor un capital enorme, que por lo mismo que es una de sus mayores reservas para el porvenir, debe procurar resguardarse de quiebras ó derroches.

Claro está que aunque el Gobierno se desentendiera ahora de procurar algún alivio á estas Compañías para salvarlas de la catástrofe que sobre ellas se cierne, no padecería detrimento alguno en los beneficios que viene percibiendo por los conceptos expresados; y aunque las empresas se hundieran en quiebra, cualesquiera que vinieran á ser los nuevos poseedores de las líneas, quedarían siempre en salvo los derechos todos que sobre ellas tiene el Estado.

Pero, si bien es cierto que en este sentido se encuentra resguardado de daños directos, en cambio fuera locura desconocer que constituye un interés de gobierno primordial

Biblioteca Nacional de España

importancia el conjurar semejante catástrofe, no sólo por la enorme cuantía de intereses que estas Compañías representan en el capital industrial de nuestra patria, sino también y muy principalmente por las repercusiones aterradoras que su quiebra tendría en nuestro crédito público interior y exterior.

Así, pues, todos los elementos del capital comprometido en estas empresas, cualquiera que sea su concepto, ya sean acciones, ya obligaciones, ya el patrimonio y los derechos del Estado representado por las aportaciones de la fortuna pública invertidas en forma de subvenciones, ó por los derechos y beneficios de la soberanía sobre estas fuentes de la riqueza, todo este inmenso caudal que se totaliza en una cifra equivalente ó superior al duplo de nuestra deuda pública exterior, es masa que se siente solidariamente interesada en que se conjure la eventualidad de la quiebra de los accionistas. Por ello, todo el capital de nuestras industrias ferroviarias aparece ahora en bloque, como esterilizado é infecundo para las operaciones de crédito; y la causa primera de las mayores dificultades financieras con que en estos momentos tropieza nuestra Hacienda dentro y fuera de Es-

Biblioteca Nacional de España

paña, consiste precisamente en que esta masa enorme de valores figura riqueza muerta, soterrada con todos los anatemas de la desconfianza, é inservible por tanto para las fecundaciones del crédito. Se imponen, pues, con toda urgencia, providencias de gobierno que rediman del peligro de la ruina que se cierne sobre esta riqueza, y la rehabiliten para el funcionamiento normal de sus empresas, con lo cual habrá recobrado además vigorosas eficacias para reflejarse inmediatamente en beneficio de nuestro crédito público.

Á esta mira fundamental debe, por tanto, responder la ley que establezca el nuevo regimen de nuestras Compañías ferroviarias. Esa ley ha de asentar un nuevo concierto de relaciones entre el Estado y las Compañías, por cuya virtud, á la par que se logre la rehabilitación financiera del capital comprometido en esas Compañías, á su vez la economía nacional halle en la nueva combinación de las tarifas de arrastre el natural complemento del principio protector que informa nuestra legislación aduanera, y el más energico instrumento para la defensa y fecundación de riqueza en el suelo patrio.

Biblioteca Nacional de España

CAPÍTULO III

Examen del proyecto de ley relativo á las Compañías de caminos de hierro que el Gobierno tiene ahora pendiente ante el Congreso.

PARTE PRIMERA

I.—Motivos de especial examen de este proyecto de ley.
II.—Cuáles son los tres órdenes de cuestiones que entraña el proyecto.
III.—El arreglo general de tarifas.
IV.—La construcción de caminos de hierro secundarios y de las carreteras afluentes con garantía de interés al capital que en ello se invierta.
V.—Deficiencia del proyecto por fiarlo todo á la construcción de nuevas líneas, sin tener en cuenta que la vida próspera de los caminos de hierro depende principalmente del arraigo y fomento de las fuerzas productoras por los territorios que la línea atraviesa.—Necesidad de combinar en las tarifas de trasporte y en el arancel de aduanas concesiones recíprocas que amparen á la industria siderúrgica.

Biblioteca Nacional de España

PARTE PRIMERA

I.—Motivos de especial examen de este proyecto de ley.

El proyecto de ley presentado en 28 de Junio último por el ministro de Fomento determinando las condiciones de concesión de auxilios á las empresas de ferrocarriles, y que todavía se halla pendiente de dictamen de comisión ante el Congreso, merece especial examen por su importancia como resolución práctica para fijar las bases de un nuevo régimen de concierto entre el Estado y las Compañías. Advertido queda antes que, si no se le considerara más que por su título, habría que rechazarlo de plano. Con ser también muy deficiente el epígrafe que llevaba el proyecto de 1892, resultaba, sin embargo, de mayor acierto. Pero no es el título lo único tachable en este proyecto de ley; presenta también en su fondo y estructura no pocas deficiencias. Á la par que adolece de poca amplitud en sus soluciones, hay hasta en lo mismo que propone bastante que reformar ó eliminar. Mas, á pesar de todo, constituiría gran injusticia negarle excelente espíritu, y

Biblioteca Nacional de España

fuera á nuestro parecer grave error de conducta el prescindir de su base para la busca de rápidas y acertadas soluciones en tan importante asunto. Por esto las indicaciones del sentido práctico parecen aconsejar que, en vez de inventar fórmulas y proyectos nuevos, se ciña el estudio concreto de esta cuestión á las premisas y factores ya planteados en dicho proyecto.

II.—Cuáles son los tres órdenes de cuestiones que entraña el proyecto del Gobierno.

La economía del proyecto de ley presentado por el Gobierno comprende tres distintos órdenes de cuestiones. El primero se contrae á un arreglo de tarifas, estipulándose rebajas en favor de determinados trasportes. El segundo tiene por objeto fijar las bases para la construcción de vías férreas secundarias y de las carreteras á ellas afluyentes. Y la tercera y última parte del proyecto se refiere propiamente á la concesión de auxilios á las Compañías en forma de autorización para ciertos aumentos sobre tarifas de la gran velocidad, á la par que se hace también extensivo á todas las líneas el percibo de derechos de carga,

Biblioteca Nacional de España

descarga y maniobras que ya algunas venían percibiendo en forma semejante á la practicada en el extranjero. Además se establece un arbitrio de registro sobre billetes de viajeros.

III.—El arreglo general de tarifas.

No corresponde bien el anterior epígrafe á la parte primera del articulado del proyecto, puesto que tal como aparece redactado por el Gobierno nada se indica de un arreglo general de tarifas. Quizás sea este propósito el verdadero espíritu del art. 3.°, pero si es así, no resulta determinado con la precisión de términos que corresponde á un artículo de ley.

Por tanto, en la parte primera, referente al arreglo de tarifas, la principal reforma que requiere el articulado del proyecto de ley consiste en precisar mejor que el concierto del Gobierno con las Compañías no debe limitarse sobre este punto á la estipulación de determinadas tarifas especiales, sino que debe procurar llegar al fin del arreglo general de tarifas, años hace pendiente de estudio, sin que los trámites administrativos hayan resuelto todavía acerca de las notabilísimas ponencias técnicas recaídas en el asunto.

Biblioteca Nacional de España

Se impone la revisión general de tarifas, porque la experiencia tiene demostrado que el problema de la combinación de tales tarifas se plantea hoy con factores nuevos ó que no se tenían en cuenta cuando se construyeron las líneas de ferrocarriles. Al constituirse las Compañías se ignoraba el verdadero alcance de las condiciones y necesidades primordiales de su desarrollo y prosperidad en España; además de esto, se sustraía entonces á toda previsión el cálculo de las profundas alteraciones que luego han sobrevenido en el mercado universal, trasformando todas las antiguas corrientes del tráfico mercantil, cambiando las valoraciones de las mercancías, creando industrias nuevas, arruinando otras que antes se desenvolvían en prosperidad, y trayendo, en fin, para la agricultura nacional, con la baratura y rapidez de los medios de comunicación, la formidable competencia de los continentes nuevos contra los cultivos de nuestra tierra. Así es que la antigua combinación de nuestras tarifas ferroviarias no responde á las necesidades presentes. Apremiadas por esta realidad, las mismas Compañías han procurado ajustarse á ella aplicando sus tarifas, sobre todo

Biblioteca Nacional de España

en la pequeña velocidad, por bajo del máximum legal estipulado en la ley de su concesión.

Pero si mediante las tarifas especiales, espontáneamente otorgadas por las Compañías, ha sido posible por algún tiempo amoldar el cuadro primitivo de estos precios de arrastre á las necesidades de nuestro tráfico, las empresas ferroviarias se ven ahora como estranguladas por sus propias tarifas. El dilema que ante ellas se presenta es el siguiente: Ó bien denunciar sus tarifas especiales volviendo á restablecer en ellas los tipos que caben dentro del máximum de su concesión, ó bien el que para determinadas mercancías de lujo que circulan en gran velocidad se les consientan tarifas más altas que las del máximum legal. El aplicar en breve plazo una ú otra de estas dos soluciones es para las Compañías cuestión de vida ó muerte.

Pero la primera de estas dos alternativas implica el más profundo trastorno, y en muchos casos ruinas y desolaciones en los territorios nacionales cuyo servicio de trasporte se hace por medio de sus líneas férreas. La segunda solución de este dilema no puede aplicarse legalmente sino mediante interven-

Biblioteca Nacional de España

ción de los poderes públicos, modificando las leyes de concesión. De aquí la necesidad apremiante de proceder por concierto entre el Estado y las Compañías á una revisión general de tarifas.

Sería impropio del Parlamento entrar en el pormenor de este concierto de tarifas. Sólo quien tenga conocimiento circunstanciado del cúmulo inmenso de factores intrincados que en esto se combinan puede al cabo de largo estudio llegar á dominar una materia de tanta complejidad, y cuyas estimaciones para la tarificación de las unidades de peaje y trasporte, así para los servicios generales como para la particularidad de la tonelada que circule, sin originar aumento de coste en los servicios ya establecidos, y, en fin, para que cada clase de mercancía no esté sujeta sino á la tarifa que pueda soportar, dependen de las más variadas y accidentadas circunstancias en cada recorrido y velocidad. La administración técnica del ramo es la única que puede resolver en esto con acierto.

La misma naturaleza de estas cuestiones impone como principal regla de prudencia al Parlamento el ceñirse á sentar respecto de ellas, para rectificación de inconvenientes,

Biblioteca Nacional de España

daños ó abusos, alguna regla ó condición que sea resultante de experiencia acumulada por el público en la práctica de estos servicios. Así, por ejemplo, al efecto de preservar á la producción nacional del agravio de las llamadas tarifas de penetración, bastará que en el texto de la ley se consignen las reglas siguientes:

1.ª Que cualquier rebaja de trasporte que otorgue una empresa se ponga en conocimiento del público y sea aplicable en forma de tarifa especial á todo el que la solicite, sometiéndose á las condiciones en la misma consignadas, y que las empresas queden obligadas á aplicar de oficio, bajo su responsabilidad, los precios y condiciones de las tarifas más reducidas vigentes para cada trasporte, á menos que el expedidor no reclame expresamente la aplicación de otra.

2.ª Que en las combinaciones que hagan las Compañías para establecer tarifas especiales de aplicación para los puertos nacionales ó bien para enlazar con ferrocarriles extranjeros, sólo en las direcciones de exportación pueda imponerse para un menor recorrido comprendido entre dos estaciones españolas precio superior de trasporte al que resulte

Biblioteca Nacional de España

fijado para un recorrido igual ó mayor de una estación extranjera á otra española.

3.ª Que se precisen garantías para que aquellas tarifas de especial rebaja otorgadas en una determinada dirección de recorrido á los artículos de producción nacional no se apliquen con daño de esta producción á los productos similares que se encaminen en dirección opuesta.

En cuanto á las demás cuestiones de este arreglo general de tarifas, la ley tiene que limitarse á fijar el mínimum de la rebaja que las Compañías han de establecer en sus tarifas especiales en favor de los cereales, vinos, carbones, abonos, ganados, artículos de primera necesidad y de la circulación de obreros agrícolas é industriales. Fuera impropio del articulado de una ley entrar en mayores detalles de este concierto. Aun en las naciones de gran prosperidad económica, que por su propio desenvoluimiento de tráfico pueden alimentar la ida y retorno de los trenes en todas las dierecciones del recorrido de las líneas, envuelve tal complejidad la combinación de tarifas, por manera que resulten equitativamente armonizados y recíprocamente garantidos los beneficios de las empresas

Biblioteca Nacional de España

y las necesidades de los principales artículos de la producción nacional, que jamás se ha convertido en materia legislativa este pormenor de tarifas.

Mayores dificultades ofrece todavía semejante combinación cuando se ha de aplicar á un país que tiene todo su asiento de riqueza en las producciones naturales del suelo. Y, por último, esta combinación nunca es de tanta complejidad como cuando se ha de hacer para una nación que, según ocurre en la nuestra, á la par que tiene la producción del suelo por su riqueza principal, se halla también en condiciones de poder aspirar á un desarrollo industrial intenso. Lo menos malo que podría ocurrir á la nación, cuyo Parlamento intentara precisar por sí el detalle de tales arreglos de tarifas, sería el que semejante proyecto de ley no llegara nunca á aprobación.

El mejor resumen que cabe hacer acerca del sentido y alcance que debe tener la ley en esta parte consiste en reproducir el texto mismo en que sobre esto sintetizaba el príncipe de Bismarck su pensamiento de reforma de la legislación de tarifas ferroviarias en su patria: «El objeto de nuestro proyecto de ley,

Biblioteca Nacional de España

decía, es el siguiente: 1.°, regular en cuanto sea posible la cuestión general de tarifas, conforme á un criterio de uniformidad; 2.°, procurar y garantizar en interés del tráfico la fijación de tarifas con la claridad y método indispensable para poner su inteligencia al alcance del mayor número; 3.°, conseguir por medio de las prescripciones de la ley que los caminos de hierro alemanes no sirvan en primer término al tráfico extranjero, sino que, conforme á su fin principal, favorezcan más bien al tráfico alemán, á la producción alemana y á la salida de sus artículos» [1].

IV.—La construcción de caminos de hierro secundarios y de las carreteras afluentes con garantía de interés al capital que en ellos se invierte.

La segunda parte del proyecto de ley está encaminada á fomentar la construcción de nuevas vías férreas secundarias y sus carreteras afluentes, ofreciéndose por parte del Estado garantía de intereses al capital invertido en tales empresas. Es ésta, á no dudar, la parte más deficiente y peligrosa de todo el proyec-

[1] Carta del canciller del imperio al Consejo federal, fecha 18 de Marzo de 1879.

Biblioteca Nacional de España

to de ley. Repugna desde luego al buen sentido, que dentro del mismo ejercicio, cuyo pre supuesto presenta entre otros artificios de nivelación el procedimiento de no pagar durante él las subvenciones estipuladas con las Compañías constructoras, resulte, sin embargo, al propio tiempo, el ejercicio durante el cual, á título de garantía de intereses á los capitales invertidos en nuevas construcciones, se contraiga el más aterrador de los compromisos que pueda pactar el Estado. Ninguna obligación de presupuesto y ningún procedimiento de proteccionismo entreabre tan tenebrosa sima para el malbaratamiento de la Hacienda pública, ni entraña tan graves peligros de bancarrota, como éste de garantizar intereses á capitales de cuya inversión no puede cerciorarse el Estado, y además cuya gerencia de explotación ha de estar confiada á empresas que se sustraen necesariamente á la dirección é intervención eficaz de los Gobiernos. En la fundación de empresas de ferrocarriles tienen que figurar, como capital de aportación y construcción, estudios, trabajos, negociaciones financieras, expropiaciones y multitud de otros factores que, al formar en su conjunto la constitución del fondo-

Biblioteca Nacional de España

capital, se traducen por cifras de avalúo, cuyos efectos jamás podrá comprobar el Estado, aun suponiéndole dotado de la administración más perfecta. Y mayores dificultades todavía presenta el examen y aprobación de las cuentas de las Compañías, fijando el déficit ó el beneficio anual á los efectos del interés que haya de abonar el Estado. De aquí que, aun cuando ningún procedimiento de subvencionar empresas ferroviarias gozó hasta hace poco de tanto favor de opinión como este de garantizar intereses al capital invertido, no tardaron en rectificarse los juicios, reconociendo que, si en principio puede parecer como el más racional, resulta, en cambio, en sus aplicaciones prácticas el más arriesgado de todos para los intereses de la Hacienda. Puede decirse que hoy la experiencia en esto es completa. Basta para ello consultar los datos recogidos y analizados por Félix Faure en su ponencia á la comisión del presupuesto de 1893 sobre los anticipos por garantías y estudios de caminos de hierro. Aunque este procedimiento es muy susceptible de aplicarse con éxito para alguna empresa de excepcionales circunstancias, adoptado como sistema general traería desastrosos malbarata-

Biblioteca Nacional de España

mientos que intentarían en vano prevenir las cautelas más extremadas de una administración modelo. Y por consecuencia de todo esto, no parece temerario presumir que en España produciría resultados aún peores que en Francia.

Por otra parte, si en las actuales grandes Compañías, que representan los cauces principales de nuestro tráfico, resulta no tener interés remunerador el capital en ellas invertido, con mayor motivo habrá de resultar total esterilidad de beneficio para el capital empleado en las líneas secundarias trasversales. Cuando el término medio del dividendo repartido en uno de los períodos de mayor prosperidad, desde 1880 á 90, ha sido para el Norte de 3,58 por 100, para la de Madrid, Zaragoza y Alicante el 2,40 por 100, y para los ferrocarriles Andaluces el 3,85 por 100, bien puede asegurarse desde ahora que si el Estado garantiza el 6 por 100 al capital de las nuevas líneas, tendrá que abonar á la casi totalidad de las mismas la integridad de este 6 por 100.

Las mismas Compañías se anticiparon, con muy buen acuerdo, á declarar que en la situación presente al aceptar como solución seme-

Biblioteca Nacional de España

jantes compromisos hubiera sido engañar á la vez al Estado y al público. En la Junta general de accionistas celebrada en 8 de Junio último, el Consejo de los caminos de hierro Andaluces hacía la siguiente declaración:

«Pareció que las negociaciones obtendrían una solución favorable, pero fracasaron á última hora porque el Gobierno quería imponernos la carga de construir las líneas secundarías, siendo así que carecíamos de recursos disponibles y nos veíamos en la imposibilidad de obtenerlos, teniendo en cuenta la situación del mercado, estando los cambios al 22 por 100.» .

Á su vez la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante consignaba esto mismo en términos todavía más explícitos. Su memoria, leída en la Junta general de 27 de Mayo, expone sobre este punto las siguiente consideraciones:

«El Gobierno, justamente preocupado de la crisis que atraviesan en este momento todas las Compañías de ferrocarriles, ha parecido dispuesto á venir en su ayuda, y con este objeto ha ofrecido la concesión de percibir algunos derechos accesorios de poca importancia, pero con la condición de que las Com-

Biblioteca Nacional de España

pañías se comprometerían á construir carreteras vecinales, caminos de hierro secundarios, y á reducir hasta en un 40 por 100, las tarifas de gran número de mercancías.

»*En la situación presente, el aceptar estos compromisos hubiera sido engañar á la vez al Estado y al público.* ¿Cómo habríamos podido reunir los fondos necesarios para tan vastos proyectos, cuando tanto trabajo nos cuesta poder hacer frente á las obras ya empezadas? Habríamos podido prometer líneas secundarias, pero no hubiéramos tenido medios para construirlas, ni aun con la garantía del Estado; porque con la inseguridad del cambio hubiera sido preciso arbitrar esos medios únicamente en el mercado interior, que no está en situación de proporcionar el capital necesario. Esta Compañía, que ha cumplido siempre sus compromisos, y que está resuelta á hacer cuanto pueda para cumplirlos siempre, no podía, pues, prometer lo que estaba convencida de no poder realizar.

»Además, las pequeñas concesiones que se nos ofrecían no hubieran compensado, ni aun en la hipótesis más ventajosa, las nuevas cargas que se nos imponían. Admitiendo que hubiese sido posible cobrar la totalidad de los

Biblioteca Nacional de España

derechos ofrecidos—y es muy dudoso,—su producto hubiera sido de pequeña entidad, mientras que una rebaja uniforme en los principales artículos de nuestro tráfico nos hubiera causado pérdidas que no estamos en situación de poder soportar, y hubiera favorecido, en la mayoría de los casos, á mercancías que no lo necesitan.»

Si á pesar de todas estas consideraciones se creyera, sin embargo, necesario mantener en el articulado del proyecto este pensamiento inicial para la construcción de la red secundaria de ferrocarriles y de sus vías afluentes, fuera indispensable, al menos, que resultara desde luego envuelto en todas aquellas garantías que presten á los recelos del crédito público cumplidas seguridades de que el Gobierno no se ha de empeñar en la realización de propósitos de esta naturaleza sin atenerse á las indicaciones de la mayor prudencia. Y antes de contraer obligaciones de tal índole, la más fundamental de las previsiones para el Estado es la de tener previamente fijado el plan general de los caminos de hierro y carreteras, á cuyas obras se habrá de otorgar garantía de interés. Este requisito primordial de prudencia para cualquier nación que in-

Biblioteca Nacional de España

tente contraer tan temeroso compromiso, se impone como inexcusable allí donde el abuso de la iniciativa parlamentaria, en materia de proyectos de ley de carreteras, y aun de ferrocarriles, tiene arraigadas las corruptelas más peligrosas.

Por estas consideraciones, dado caso que prevalezca el criterio de mantener en la ley, al menos en principio, este pensamiento del proyecto respecto á la garantía de intereses para la construcción de nuevos caminos de hierro y carreteras afluentes, debe encomendarse á una ley especial la determinación y clasificación de las obras que habrían de entrar en este plan general de vías férreas y carreteras con garantía de interés, así como la fijación del tipo máximum del interés que el Estado pueda garantizar á los capitales que en ello se inviertan.

El artículo de la ley, á estos efectos, podría redactarse del modo siguiente:

«Art... Después que quede fijado por una ley especial el modo de poner en práctica, mediante garantía de interés al capital invertido, el plan de ferrocarriles secundarios, en el cual se determinarán los afluentes á cada una de las líneas principales que hoy existen, las

Biblioteca Nacional de España

Compañías tendrán opción á ser adjudicatarias de los afluentes, dentro de los límites de la proposición más ventajosa en las subastas ó concursos para la construcción y explotación de las líneas férreas de vía normal ó estrecha, en las provincias ó zonas donde se desarrolle la esfera de acción de sus servicios.

»Una vez promulgada dicha ley especial del plan general de estos ferrocarriles secundarios, los presupuestos de las obras y las valoraciones de los capitales, á los cuales se haya de otorgar garantía de interés, y el tiempo que habrá de durar esta garantía y su cuantía se fijará de común acuerdo entre el ministro de Fomento y las Compañías, antes de la publicación de cada una de las respectivas subastas ó concursos, con arreglo á lo que determine dicha ley de ferrocarriles secundarios.

»Cuando se susciten dudas acerca de la zona ó región á que ha de adjudicarse una línea férrea de vía estrecha ó normal, el Gobierno decidirá á cuál debe ser adjudicada, observando á este efecto como regla la de que corresponde la concesión á la Compañía que tenga en explotación el ferrocarril de

Biblioteca Nacional de España

mayor longitud con que pueda enlazar la nueva línea que haya de construirse, salvo el acuerdo de las Compañías interesadas, y siempre bajo la base de la proposición más ventajosa.

»Las acciones, obligaciones ó cualquier otro signo de crédito que emitan las Compañías para la construcción y explotación de dichas líneas se domiciliarán en España.»

V.—Deficiencia del proyecto por fiarlo todo á la construcción de nuevas líneas, sin tener en cuenta que la vida próspera de los caminos de hierro depende principalmente del arraigo y fomento de las fuerzas productoras por los territorios que la línea atraviesa.—Necesidad de combinar en las tarifas de trasporte y en el arancel de aduanas concesiones recíprocas que amparen á la industria siderúrgica.

Toda la base de razonamiento y justificación que en el preámbulo del proyecto de ley se da á este delicado extremo de la construcción de nuevas líneas y carreteras con garantía del 6 por 100 á sus capitales se reduce al párrafo siguiente:

«La vida propia, la salvación definitiva de los ferrocarriles depende sólo del aumento del tráfico, y este tráfico no podrá menos de adquirir grandes proporciones si las vías férreas secundarias y las carreteras afluentes á

Biblioteca Nacional de España

ellas llegaran á construirse, como es de esperar, en los plazos que se señalan, en las condiciones que se fijan y con las garantías que se exigen.»

Ciertamente, la vida propia, la salvación definitiva de los ferrocarriles, depende sólo del aumento del tráfico; pero este tráfico con la mera construcción de líneas y carreteras no se desarrollará nunca en proporciones bastantes á la remuneración de los capitales invertidos en las empresas ferroviarias, si no se asienta principalmente sobre la fecundación de la riqueza nacional puesta en condiciones de poderse defender y luchar contra la competencia extranjera. Precisamente urge rectificar sobre esto graves errores cometidos en el planteamiento y primera construcción de nuestras líneas y que constituyen en ellas funestos vicios de origen. Entre estos errores descuella en primer término el optimismo económico que informó nuestra legislación de ferrocarriles, suponiéndose que la apertura de una línea férrea tenía por sí sola virtualidad bastante para desarrollar en breve tiempo en la economía nacional riqueza y tráfico que aseguraran, no sólo la remuneración del capital invertido,

Biblioteca Nacional de España

sino también el brote espontáneo de todas las industrias.

Se presumía que con habilitar un camino de hierro quedaban resueltos los principales problemas económicos de la producción y consumo que interesaban á la patria. Así todo se subordinaba al interés de abrir una de estas arterias. El privilegio aduanero y las subvenciones del Estado eran los principales factores, bien puede decirse que los únicos, con que se procuraba afianzar la construcción y asegurarles vida propia en la explotación. La experiencia ha venido á acreditar más tarde que la construcción de las vías férreas entraña otros problemas económicos harto más complejos. Demostró en primer término que para el desenvolvimiento de la riqueza nacional existe entre los elementos de la vida económica una solidaridad tan íntima, que todos los intereses generales del trabajo y de la producción deben compenetrarse en un mismo régimen; y que, por de contado, para afianzar la vida próspera de las mismas empresas de trasporte, el requisito más esencial consiste en que las fuerzas de la producción y del consumo resulten equilibradas y fecundadas por los territorios que la

Biblioteca Nacional de España

línea atraviesa. Demostró además que una línea férrea con tarifas mal combinadas ó explotadas sin sentido nacional, resulta más nociva que beneficiosa para la nación en cuyo territorio se establece, convirtiéndose fácilmente en instrumento de dominación extranjera y de desquiciamiento para la patria.

Por no tenerse esto en cuenta en el planteamiento de nuestros servicios de caminos de hierro, nos vimos condenados á no poder desarrollar las fuerzas más poderosas de nuestra economía. La industria siderúrgica, por ejemplo, alma y clave de la gran industria moderna, pudo en la construcción de estas mismas vías férreas haber hallado en España el mejor pedestal para rápido engrandecimiento; pero en ellas encontró, por el contrario, su mayor rémora; y por las franquicias aduaneras otorgadas á la introducción del material fijo y móvil de las nuevas empresas, se vió colocada desde entonces en la imposibilidad de poder luchar con la industria extranjera. Hoy todavía se mantiene en nuestra legislación este gran error económico, pues de los 15.527 kilómetros de ferrocarriles concedidos ó pendientes de concesión, 3.632 kilómetros tienen derecho á la franquicia abso-

Biblioteca Nacional de España

luta, 11.820 deben adeudar por la primera tarifa especial del arancel, y 74 kilómetros están comprendidos en la segunda tarifa. El proyecto de ley remitido por el Senado al Congreso en Junio de 1892 rectificaba tales franquicias con el asentimiento de las mismas Compañías. En el actual proyecto de ley sometido al examen de la comisión no se consigna ninguna declaración referente á tan importante extremo. Ignoramos cuál pueda ser el motivo por el cual el Gobierno se reserve toda declaración sobre materia tan íntimamente conexionada con una ley de esta índole. Pero mientras no se declare cuál pueda ser el fundamento de tal reserva, resulta inexplicable semejante preterición, pues las mismas Compañías tienen ya hoy reconocida como apremiante la necesidad de que los grandes y valiosísimos intereses de nuestra gran industria siderúrgica reciban pronto las compensaciones y amparos que necesitan para realizar el maravilloso florecimiento á que parecen destinadas en nuestro suelo. Urge que en las tarifas aduaneras y en las de trasportes aparezcan combinadas concesiones recíprocas, para que nuestros grandes centros productores del hierro y el acero y sus indus-

Biblioteca Nacional de España

trias derivadas tomen rápidamente los altos vuelos que corresponden á los privilegiados asientos de riqueza natural que encuentran en nuestro suelo, y conquistemos á las industrias extranjeras en el material fijo y móvil toda la clientela de nuestras empresas ferroviarias [1].

---

[1] La comisión del Congreso que dictaminó acerca del proyecto de ley de 1892, precisó del modo siguiente el estado actual de los derechos de franquicia aduanera que disfrutan nuestras Compañías para la introducción de su material:

«El régimen á que han estado sometidas las Compañías concesionarias de ferrocarriles para el adeudo del material que importaban del extranjero puede considerarse dividido en dos grandes períodos. El primero fué iniciado por la Real orden de 24 de Marzo de 1851, al conceder la introducción sin pago de derechos del material necesario para la construcción y explotación del ferrocarril del Grao á Játiba: subsistió tal sistema sin limitación de plazo hasta la ley de 3 de Junio de 1855, que fijó los diez primeros años de explotación como término de la franquicia; se trasformó en subvención efectiva, equivalente á los derechos que debían satisfacerse, por la ley de 25 de Junio de 1864; pero se mantuvo, en realidad, de hecho la exención en una ú otra forma, hasta que la ley de 21 de Junio de 1876 fijó en un 5 por 100 *ad valorem* el derecho del material de los ferrocarriles, tipo que se elevó á 10 por 100 en la ley de Presupuestos de 1877-78 para las Compañías que no disfrutasen subvención alguna, adquiriendo carácter normal este régimen al prohibir la ley de 6 de Julio de 1888 que se hagan concesiones de ferrocarriles con exención de los derechos del arancel.

»La aplicación de las anteriores disposiciones da por resultado que de los 15.527 kilómetros de ferrocarriles con-

Biblioteca Nacional de España

cedidos ó pendientes de concesión, 3.632 kilómetros tienen derecho á la franquicia absoluta, 74 están comprendidos en la tarifa 2.ª del arancel, y 11.820 kilómetros deben adeudar por la primera tarifa especial.

»Estos datos explican el interés de la industria siderúrgica por variar el régimen existente: 3.632 kilómetros de ferrocarril pueden legalmente surtirse del mercado exterior sin pago de cantidad alguna; 74 kilómetros están sujetos sólo á un derecho de 5 por 100 *ad valorem*, y 11.820 kilómetros, es decir, el grupo más importante, no tiene que satisfacer más que el 10 por 100 del valor de los productos que importen. Competir en estas condiciones con la industria extranjera era imposible para la fabricación nacional; y á fin de lograr medios ventajosos de lucha, pidieron y obtuvieron los derechos fijados en el arancel de 1892, que eleva por término medio á 35,22 por 100 el tipo de adeudo sobre las mercancías que introducen las Compañías concesionarias de ferrocarriles.»

Los representantes de nuestras industrias siderúrgicas han publicado, como síntesis gráfica de sus demandas, un cuadro comparativo de los derechos arancelarios que en España satisface hoy dicho material, de los que estas industrias nacionales desean y de los vigentes en Europa. Como el mero examen de este cuadro hace inútiles las consideraciones en demostración de lo justificadas que son las demandas de nuestra industria siderúrgica, nos limitamos á reproducirlo:

Biblioteca Nacional de España

ARTÍCULOS	ESPAÑA		FRANCIA	ITALIA	AUSTRIA	RUSIA
	Derecho hoy vigente. — Pesetas.	Derecho que piden los fabricantes. — Pesetas.	Tarifa mínima. — Pesetas.	Tarifa convencional con Alemania Dbre. 1891. — Pesetas.	Tarifa convencional con Alemania Dbre. 1891. — Pesetas.	Tarifa convencional con Alemania Mar. 1894. — Pesetas.
Carriles.....	1,80	6	6	6	6,25	12,21
Ruedas para locomotoras y tenders.....	2,15	10	12 á 15	13,25	13,75	34,18
Ídem para coches y vagones.....	1,50	10	12 á 15	13,25	13,75	34,18
Ejes para locomotoras y tenders.....	4,75	10	8	12	13,75	34,18
Ídem para coches y vagones.....	2,95	10	8	12	13,75	34,18
Muelles para locomotoras, tenders coches y vagones.....	4,50	10	12	18	16,25	34,18

Biblioteca Nacional de España

PARTE SEGUNDA

I.—De los nuevos arbitrios en compensación que el proyecto de ley propone en favor de las Compañías.—Dificultad de remediar la crisis agrícola con la situación de malestar de las empresas ferroviarias.
II.—Diferentes compensaciones solicitadas por las Compañías.
III.—Deficiencia del proyecto de ley por no presentar la debida amplitud de soluciones para amoldarse á la especialidad de situación de las diferentes empresas.—De la prórroga de las concesiones.
IV. - Si habría algún medio de evitar el recargo del billete del viajero.—Recursos que para esto y otros auxilios á las Compañías podría recoger el Estado, cesando la exención tributaria que indebidamente gozan las obligaciones de caminos de hierro.
V.—Conveniencia de una previsión de reciprocidad según los beneficios ó pérdidas que con las nuevas tarifas alcancen las empresas.

I.—De los nuevos arbitrios en compensación que el proyecto de ley propone en favor de las Compañías.—Dificultad de remediar la crisis agrícola con la situación de malestar de las empresas ferroviarias.

La última parte del proyecto es la que propiamente se contrae á procurar á las Compañías las compensaciones de esta reducción de tarifas y los auxilios que les permitan salvar la situación presente. Si no fuera por las disposiciones de estos artículos finales, el proyecto de ley parecería encaminado al exclusivo propósito de favorecer á las principales indus-

Biblioteca Nacional de España

trias agrícolas del suelo nacional, imponiendo daños de ruina á las empresas ferroviarias. Reducir á esto el proyecto de ley negando á las Compañías las reciprocidades de compensación, parecería inconcebible aberración ó atroz sarcasmo, y constituiría verdadero despojo.

Aquí es donde surge la principal dificultad de nuestro arreglo de tarifas; pues por más que el preámbulo del proyecto de ley insinúa grandes optimismos sobre el modo de atender á la par al alivio de las empresas y de la crisis agrícola, diciendo que no están reñidos unos y otros intereses, sino que antes, por el contrario, se armonizan, lo cierto es que lo que más dificulta la solución de la crisis ferroviaria es la situación de nuestra agricultura, y á su vez lo que más dificulta la solución de la crisis agrícola es la situación de nuestras empresas ferroviarias. Harto sabido es, con efecto, que nuestros caminos de hierro tienen que vivir principalmente de los trasportes de la producción agrícola. Por esto mismo, cuando, en circunstancias como la presente, la industria agrícola atraviesa una situación angustiosa de falta de precio remunerador que le obliga á buscar su principal defensa en la rebaja del coste de los trasportes, el problema de

Biblioteca Nacional de España

ajustar las tarifas ferroviarias á las necesidades del producto agrícola resulta como insoluble.

La cuestión preséntase encerrada en los términos del siguiente dilema. El agricultor necesita una rebaja considerable de trasporte para hallar en su mercado una compensación del menosprecio de sus productos. Pero á su vez, también por la paralización del tráfico, que es repercusión consiguiente á la crisis agrícola, el ferrocarril, que arrastraba vida lánguida, percibiendo escasos beneficios con tarifas ya reducidas por haberse calculado al tipo mínimo de lo que según las anteriores cotizaciones podían tolerar para el trasporte los cereales, que constituyen el principal elemento de su tracción, necesita en esta ocasión, por el contrario, en lugar de rebajar, subir ó mantener por lo menos sus tipos de tarifa si ha de lograr algún dividendo. Cabríale á lo sumo defender su recaudación elevando las tarifas de aquellas mercancías de lujo que por su mismo valor se acomodan al coste de los arrastres de la gran velocidad; mas como á estas mercancías viene ya aplicándose el mánimum de los tipos de tarifas legales, no les es posible á las Compañías establecer por sí nuevos recargos. De suerte que el inevita-

Biblioteca Nacional de España

ble desenlace de un dilema de esta naturaleza es que ambos intereses, el de la producción agrícola y el de las Compañías ferroviarias, vayan á la ruina si el poder público no interviene proporcionándoles compensaciones recíprocas de amparo.

II.—Diferentes compensaciones solicitadas por las Compañías.

¿Qué es lo que sobre esto han pedido las Compañías?

Desde 1890 cada Compañía parece haber negociado sobre esto instancias diversas, modificando además sus respectivas proposiciones, según las facilidades que en cada circunstancia creyeron hallar en pro de una ú otra solución. En Diciembre de 1893, la Compañía del Norte formuló al Gobieruo una demanda, á cuyas conclusiones se adhirieron al parecer las demás Compañías. Las conclusiones de esta demanda eran las siguientes:

«1.° Unificación de los plazos de concesión, fijando para las líneas antiguas una duración mayor y para las modernas una menor, con el fin de que pasen en una misma fecha al Estado todas las líneas.

2.° Unificación de los derechos de carga y descarga.

Biblioteca Nacional de España

3.° Autorizar á las Compañías para percibir un derecho de registro por cada expedición de grande y pequeña velocidad, así como los gastos de maniobras.

La Compañía, por su parte, establecería en todas sus líneas los mismos tipos de percepción por peaje y trasporte, y una clasificación uniforme de mercancías en seis clases ó grupos: se encargaría de la construcción de carreteras afluentes á las estaciones de su red, que pusieran éstas en comunicación con los pueblos que carecen de aquéllas mediante reembolso, por anualidades, del gasto efectivo que por tal concepto se hiciese y, por fin, tomaría á su cargo la construcción de varios ferrocarriles secundarios de vía estrecha, afluentes á sus líneas actuales, en las condiciones que de común acuerdo se fijasen entre el Estado y la Compañía, y mediante una garantía de interés por parte del mismo.»

Por lo visto, de esta propuesta ha debido germinar el proyecto de ley presentado por el Gobierno en el mes de Junio siguiente. Mas como en este proyecto aparece eliminada la petición relativa á la unificación de las concesiones, ó sea la prórroga del plazo de la concesión, que esto es en suma lo que quiere

Biblioteca Nacional de España

decir esa fórmula de la demanda, la Compañía de Madrid, Zaragoza, Alicante, en vista de ello, y estimando para ella inútiles los demás extremos de aquella instancia colectiva, no ocultó desde luego su completa hostilidad al nuevo proyecto de ley. Desde entonces, tal vez la propia lucha de Compañía á Compañía haya sido la causa principal de que el proyecto de ley resultara como estancado en el Congreso. Luego, cuando, promulgada la ley sobre el nuevo recargo arancelario á la importación de los cereales, se iniciaron negociaciones entre el Gobierno y las Compañías para concertar tarifas de rebaja en favor de la producción agrícola, sobre la base de recíprocas compensaciones á las empresas, las Compañías volvieron á formular sus especiales propuestas.

No todas, como es consiguiente á la diversidad de sus respectivas situaciones, demandan la misma solución. Por la propia diversidad del caso en que cada una de ellas se encuentra, la compensación por cada una de ellas solicitada tiene también que ser diversa.

La empresa de Madrid á Zaragoza y á Alicante, por ejemplo, pide ante todo, y como compensación principal de la disminución de

Biblioteca Nacional de España

ingresos que va á experimentar por la rebaja de las tarifas de irradiación, la prórroga de la concesión de sus líneas por un período que le permita disminuir la amortización anual en la misma cantidad que importe la baja de las tarifas, y además, si á otras Compañías se les conceden recargos en las tarifas de gran velocidad y viajeros, que á ella también se le haga extensivo el beneficio para quedar en la misma situación que las demás.

La empresa del Norte, por el contrario, como en los pliegos de concesión de sus líneas no existen derechos de carga y descarga ú otros arbitrios iguales á los que percibe el Mediodía, pide ante todo, y como principal compensación de la disminución de ingresos que va á experimentar por la rebaja de las tarifas especiales, el que se le otorguen aquellos derechos de carga y descarga y demás arbitrios, así como el recargo sobre las mercancías de lujo y viajeros.

III.—Deficiencia del proyecto de ley por no presentar la debida amplitud de soluciones para amoldarse á la especialidad de situación de las diferentes empresas.—De la prórroga de las concesiones.

En el proyecto de ley no se hace ninguna referencia á la demanda principal del Medio-

Biblioteca Nacional de España

día, resolviéndose sólo acerca de los arbitrios de carga, descarga, maniobras y derechos de registro sobre billetes de viajeros. Es decir, que le falta la amplitud y elasticidad necesarias para poderse amoldar á la diversidad de soluciones indispensables como remedio para la situación especial de cada Compañía. Esta deficiencia sobre punto tan esencial constituye muy grave inconveniente en el proyecto de ley. En este sentido, la primera previsión con que debe ampliarse es la relativa á autorizar al Gobierno para facilitar la diversidad de soluciones, incluso para los casos extremos en que resulte de notoria justicia y necesidad tratar sobre la base de extender el cumplimiento total de las obligaciones de una Compañía más allá del plazo del vencimiento de su concesión. Es con efecto evidente que, por ejemplo, cuando la elevación de los cambios alcanza tales tipos que esteriliza con sus quebrantos los dividendos de los accionistas, ó cuando por rebajas de tarifas se imponen á las empresas disminuciones de ingresos no compensadas con otros recursos, ninguna disposición aparece tan justificada y eficaz para remediar los tales quebrantos como la de facilitarles el medio

Biblioteca Nacional de España

de poder disminuir ó suspender la amortización de sus obligaciones.

Preséntase aquí la delicadísima cuestión de la prórroga de las concesiones, una de las más graves que pueden surgir en estas materias. No es infundado el profundo recelo con que la opinión acoge todo trato sobre esta base. En Francia, al establecerse los caminos de hierro, las concesiones se otorgaron primero por plazo de treinta y cinco, cuarenta y cuarenta y cinco años. Luego las oligarquías financieras, invocando razones de experiencia y consideraciones de equidad muy atendibles, supieron aprovechar sagazmente las circunstancias políticas de la situación creada por virtud del golpe de Estado del 2 de Diciembre de 1852 para conseguir una prórroga de esta concesión hasta los noventa y nueve años, con cuyo favor el nuevo imperio acertó á su vez ganar á su causa á estos poderosos elementos de alta banca.

Nuestra legislación de ferrocarriles, por lo mismo que vino después de aquella fecha del segundo imperio napoleónico, empezó desde luego tomando por base de la duración de las concesiones esos noventa y nueve años introducidos como precedente por la ley francesa.

Biblioteca Nacional de España

Contra aquella enajenación de las vías férreas por un período de noventa y nueve años se alzaron entonces, sobre todo en Francia, enérgicas protestas, denunciándolas como imprudentísima entrega de los principales instrumentos de la seguridad, prosperidad, fortuna y engrandecimiento de la nación. Los hechos posteriores, con grandes demostraciones experimentales, han acreditado en muchas partes como voces proféticas los acentos elocuentes que desde 1852 protestaron contra estas concesiones seculares. Ahora, tras de la experiencia de los sucesos, y cuando se pronuncia cada vez más enérgica en todas las naciones de nuestro continente, como aspiración general de las masas sociales y de los gobernantes, el que el Estado abrevie por rescate las concesiones otorgadas, y procure entrar cuanto antes en el pleno dominio de su soberanía sobre estas claves de la economía patria, resulta más aventurado que nunca para los Gobiernos el ir contra todo el ímpetu de la corriente. Extraordinario alarde de decisión implica hoy para un gabinete ministerial el colocarse sobre esto en excepción de conducta con la directiva actual de la política económica de las naciones; y lejos de procurar

Biblioteca Nacional de España

el anticipo de las reversiones, tratar, por el contrario, de ampliar con prórrogas la concesión de los noventa y nueve años. En las circunstancias presentes, cabe dudar de que, aun cuando esto lo intentara un Gobierno muy firme, lograra para ello el asentimiento de su Parlamento. Lo más probable es que en semejante intento sólo consiguiera solemnes desautorizaciones, quizás descréditos personales para sus iniciadores ó favorecedores y la pérdida del poder [1].

---

[1] La Cámara de comercio de Sabadell, en el muy razonado y notabilísimo informe que dirigió al ministro de Fomento en 26 de Mayo de 1894, apoyando la propuesta formulada por las Compañías, exponía que, en rigor, el único perjuicio que se seguiría al Estado en el caso de acceder á dicha propuesta consistiría en el aplazamiento de las concesiones. Y preguntándose cuál sería la cuantía de este perjuicio, se contesta en los siguientes términos: «No estando determinados los plazos, no cabe calcularlos; pero supongamos que prorrogóse en conjunto para todas las líneas la concesión por siete años. En este caso y en el supuesto también de que el producto líquido de la explotación de los ferrocarriles fuese el de 103 millones de pesetas anuales, cedería el Estado á favor de las Compañías, para dentro de cincuenta y cinco á sesenta años, un capital de más de 700 millones. Si este beneficio, añade, no fuera á tan largo plazo, habría que pensarlo bien antes de convenir el Estado en la prórroga de la concesión».

Ajustando la cuenta sobre supuesto de más probable exactitud que el de los 103 millones anuales de pesetas, aun prescindiendo del concepto de mejora progresiva, no es en 700 millones, sino más bien en 800, en lo que se habría de

Biblioteca Nacional de España

No es hoy, por consiguiente, esta demanda de la prórroga del plazo de concesión, formulada por alguna Compañía como la más llana, expedita y natural de sus compensaciones, materia tan fácil de negociar como por lo visto se ha supuesto; y por de contado en modo alguno cabe presentarla cual base que de primera intención pueda aceptarse en principio. Precisamente el mismo principio general de la prórroga es el que más difícilmente cabe aceptar ahora. Del único modo

---

cifrar la cesión del Estado para dentro de cincuenta y cinco años, sobre todo si se aplicaran los nuevos arbitrios. Es decir, que resulta una suma equivalente al total de las subvenciones hasta ahora pagadas por el Estado á las Compañías; pues prescindiendo de los conceptos de lo que ha dejado de percibir por el privilegio de las Compañías en la introducción de su material, las subvenciones del Estado hasta 1890 importan 817 millones de pesetas. Cierto que la cesión de estos 800 millones de pesetas sería para dentro de cincuenta y cinco años, mas el plazo no es óbice para que dejen de tener su valor actual, que se alcanza por una sencilla operación de descuento tomando el correspondiente logaritmo de las tablas para esta clase de operaciones. Y al 3 por 100 de interés, el valor actual de 800 millones de pesetas negociables para dentro de cincuenta y cinco años representa 157 millones. Esta sería la cesión de presente que el Estado haría á los accionistas de ferrocarriles y que se traduciría en la consiguiente capitalización de mejora en sus cotizaciones.

Bien se ve que, aun no mirando el negocio de la prórroga sino desde el punto de vista de lo que importa de presente, merece pensarse mucho antes de otorgar un favor que representa, como desprendimiento del capital del Estado

Biblioteca Nacional de España

en que habría lugar á que resultara compatible con prudencias de gobierno el acoger demandas relacionadas con esto, sería el que tomaran por punto de partida la exposición concreta de alguna solución de equidad, que se funde en extender el cumplimiento total de las obligaciones de una Compañía más allá del vencimiento del plazo de su concesión. Mas por lo mismo que soluciones de esta índole resultan tan íntimamente conexionadas con una petición de prórroga, consti-

---

por cada uno de los años de la prórroga de este plazo, un valor actual de 22 millones de pesetas, y que si se extiende hasta siete años importaría hoy 157 millones. Pero más decisivas aún resultan las razones en contra de la prórroga, si se examina la cuestión desde su aspecto fundamental, ó sea el de las consideraciones supremas de gobierno para no comprometer la acción del Estado en un asunto sobre el cual parece haber enajenado ya por sobrado tiempo atribuciones muy preciadas de su soberanía. Implicaría semejante concesión el quebrantamiento ó negación del principal deber del Estado en esta materia, y que consiste hoy en poner muy á salvo sus derechos de reversión, y á ser posible, anticipar sus vencimientos sin menoscabo de la justicia. Y no es dudoso que, si después de haber concedido el Gobierno estas prórrogas de las concesiones, intentara por conveniencia pública llegar á la expropiación forzosa de esas líneas, haciendo uso del derecho que al efecto le concede la ley de ferrocarriles, las empresas tendrían buen cuidado de formalizar una cuenta de indemnización, en la cual las anualidades correspondientes á estos años de prórroga jugaran como factor que elevara las cifras en cuantía muy superior á la que figura en el cálculo antes indicado.

Biblioteca Nacional de España

tuyen materia que debe tratarse con grandes miramientos de prudencia, no otorgando en ellas nada de primera intención, y reservando, hasta para entrar en tratos que directa ó indirectamente se encaminen á ello, el conocer previamente por modo muy razonado y circunstanciado la legitimidad de la demanda en cada caso.

Á las propias Compañías corresponde en primer término precisar el alcance que ha de tener su demanda, ya sea que se fundamente en la compensación necesaria para cubrir la disminución de ingresos ocasionada por las rebajas en las principales tarifas de su tráfico, ya en el quebranto de los cambios. Al efecto, deben ellas empezar fijando los términos de esta suspensión ó disminución de las amortizaciones mediante mutuos acuerdos entre accionistas y obligacionistas. La intervención del Estado ha de limitarse á prestar su sanción á las modificaciones que por virtud de las concordias de las respectivas Compañías se establezcan en las condiciones de emisión de sus deudas hipotecarias. Y sobre esta base el Gobierno determinaría en cada caso si tal suspensión ó disminución de las amortizaciones había de traer

Biblioteca Nacional de España

aparejada una prórroga proporcional en el plazo de la concesión; ó bien si se habrían de limitar en este sentido sus efectos á que reconociera el Estado la obligación de continuar en igual forma las amortizaciones, si por virtud de tales arreglos se diera el caso de que llegara el vencimiento de la rescisión sin estar reintegrados del todo los actuales obligacionistas.

IV.—Si habría algún medio de evitar el recargo del billete del viajero.—Recursos que para esto y otros auxilios á las Compañías podría recoger el Estado, cesando la exención tributaria que indebidamente gozan las obligaciones de caminos de hierro.

Pocas rectificaciones habría que introducir respecto de los nuevos arbitrios que el proyecto de ley formula para compensación de las Compañías, pues percepciones de carga, descarga y maniobras figuran ya en mayor ó menor grado por virtud de las tarifas legales y recaudaciones de algunas de nuestras Compañías, y lejos de constituir novedad inusitada en las prácticas de los trasportes ferroviarios, representan desde años hace considerable fuente de ingresos en grandes Compañías del extranjero.

Pero en cambio, lo que resulta á no dudar

Biblioteca Nacional de España

más oneroso en los nuevos arbitrios que propone el proyecto de ley es el recargo al billete del viajero. Para no mirar con verdadero recelo cualquier nuevo recargo que se intente contra el billete del viajero, tiene éste ya de suyo en nuestros caminos de hierro precios iniciales muy superiores á los de la generalidad de las naciones de Europa, y sobre él pesa además el impuesto del 15 por 100 percibido á favor del Estado. Por eso al plantearse el derecho de registro que se propone, debiera estudiarse previamente si no habría algún medio para que el Tesoro procediera á reducciones en el 15 por 100 que hoy percibe sobre estos billetes, de suerte que quedara sobradamente neutralizado el recargo que con él habrá de resultar por el concepto de registro. Cierto que la situación presente de nuestro presupuesto, á costa de tanto esfuerzo mantenido en estos últimos años en la política de la nivelación, no permite ninguna rebaja en los conceptos de ingresos mientras no se alcance un equilibrio estable. Mas para procurarse los ingresos compensadores de estas rebajas, podría quizás la Hacienda hallar, en el cuerpo mismo de estas empresas, capitales considerables que

Biblioteca Nacional de España

aparecen de hecho ante nuestro fisco como no asimilados para los efectos tributarios á todas las demás formas de riqueza existentes en el país. Según antes queda indicado, las obligaciones de las Compañías ferroviarias se hallan en este caso, sin que puedan alegar ningún título especial para no contribuir como las demás partes de la riqueza pública al sostenimiento de las cargas nacionales. Si el Estado recogiera al fin los justos rendimientos que debe procurar esta fuente, abandonada en los olvidos de nuestra tributación, hallaría recursos muy bastantes para otorgar á las Compañías mismas el más práctico de los auxilios, aplicando, mientras duren las presentes circunstancias, el importe de esta tributación á las propias Compañías, rebajándoles proporcionalmente las cantidades que de ellas perciban por otros conceptos.

Esta delicadísima cuestión de la tributación de las obligaciones de las Compañías merece por su trascendencia muy especial estudio. Apenas se concibe, en efecto, que los capitales de este modo invertidos pudieran aparecer de hecho hasta esta fecha, ante nuestro fisco, como no asimilados para los efectos tributarios á todas las demás formas

Biblioteca Nacional de España

de riqueza existente en el país. Nada más justo que se eximan del impuesto todas aquellas rentas acerca de las cuales, en cualquier tiempo, hubiera hecho el Estado promesa solemne de exceptuarlas para siempre. Ante tal compromiso solemne, salvo la bancarrota, nada puede excusar al Estado del cumplimiento de su promesa. Pero, fuera de este caso excepcional, con ninguna razón de justicia cabe justificar el que los intereses de los capitales invertidos en las empresas nacionales deban eximirse de los impuestos que graven á los demás elementos de riqueza existentes en el país. Las obligaciones de las Compañías ferroviarias se hallan en este caso. Ningún título especial pueden alegar para no contribuir como las demás partes de la riqueza pública al sostenimiento de las cargas nacionales. Y si las rentas personales de carácter eventual (la contribución industrial y de comercio, los sueldos y haberes de empleados) están sometidos entre nosotros á tipos de tributación del 10 al 20 por 100, lo menos que puede imponerse á los intereses de las obligaciones de Compañías es un 12 por 100, puesto que por naturaleza representan un interés del capital ya consolidado so-

Biblioteca Nacional de España

bre asientos de fortuna más firmes y permanentes.

Pero á pesar de todas las razones de justicia y de equidad fiscal y de los apremios de las necesidades de propia salvación que demandan el llamar á esta tributación las rentas y amortizaciones de las obligaciones de ferrocarriles, no han de faltar ciertamente resistencias por parte de algunos de sus tenedores. Por anticipado pueden darse los razonamientos que expondrán para el intento de excusar el pago. Unos obligacionistas dirán que pagan ya en España una cifra proporcionada á esta clase de rentas; los otros observarán que pagan ya en el extranjero por el concepto de estos títulos, y que imponerles además tributación en España constituiría irritante vejamen.

En primer lugar, por lo que se refiere á la tributación de los escasos obligacionistas que satisfacen el impuesto en España, es tan exigua la imposición á que actualmente están sometidos, que mal puede invocarse semejante pago como excusa para no tributar lo debido. En el mero hecho de su actual tributación va ya implícitamente reconocido el principio de que no están exentos de contribuir

Biblioteca Nacional de España

al sostenimiento de las cargas del Estado; pero respecto de ellos no se trata ahora de si tienen ó no privilegio de exención tributaria, sino de que concurran á estas cargas en más justa proporcionalidad á la que pesa sobre los demás contribuyentes. Y respecto á si está ó no respetada la equidad debida en esta proporción, basta tener en cuenta que en el seno de estas mismas Compañías, mientras los accionistas pagan sumas considerables de millones por el concepto de contribución sobre el beneficio industrial en los propios años en que no perciben ningún dividendo, los obligacionistas, en cambio, gozan de verdadera exención de impuesto.

En segundo lugar, por lo que se refiere á lo que los obligacionistas paguen en el extranjero por el concepto de estos títulos hipotecarios españoles, podrá ponerse en tela de juicio el que sea más ó menos equitativa la legislación fiscal extranjera que grave á los tenedores de estas láminas. Cuestión es ésta que atañe exclusivamente al régimen interior de aquellos países. No nos incumbe á nosotros, por ejemplo, examinar si Inglaterra procede con equidad al exigir por la legislación de su *income-tax* que los extranjeros re-

Biblioteca Nacional de España

sidentes en el Reino Unido queden equiparados á sus nacionales para los efectos de su tributación; y á la vez que los propios extranjeros, aunque residentes fuera de Inglaterra, queden equiparados también al súbdito británico para el pago de este impuesto sobre las rentas que perciban, ya en valores ingleses, ya por capitales que hayan invertido bajo cualquier título ó forma en empresas ó sociedades inglesas. Pero estas mismas consideraciones patentizan á su vez que no cabe poner en tela de juicio que es también de incuestionable evidencia el derecho de nuestra soberanía para derramar el gravamen tributario, llamando al sostenimiento de las cargas públicas, en la parte proporcional que les corresponda, á las rentas de los capitales invertidos en cualquier título ó forma en empresas ó sociedades de un carácter tan eminentemente nacional como las ferroviarias, y en garantías tan identificadas con el propio suelo de nuestra patria como las de sus obligaciones hipotecarias.

En suma, los obligacionistas de las Compañías españolas de ferrocarriles podrán agraviarse con razón de que por este concepto se les someta al impuesto en el extranjero; pero

Biblioteca Nacional de España

equivaldría á inferir agravio á su buen sentido el suponer que únicamente en España es donde se habían de negar á tributar.

Una consideración ocurre en esto, sin embargo, de gran fuerza, para no imponer, en las circunstancias presentes, el gravamen fiscal correspondiente sobre las rentas y pagos de amortización de las obligaciones de nuestros ferrocarriles. Alguna de las Compañías pudiera, en las propias condiciones de emisión de sus obligaciones, haber contraído el compromiso de pago de los intereses y amortizaciones de tales deudas, poniendo á cargo del accionista cualquier gravamen fiscal que sobre ellas derramara la Hacienda pública. Mediando semejante pacto en las condiciones de emisión de alguna serie de obligaciones, bien se comprende que el llamar en las circunstancias presentes á tributación á los obligacionistas que se encuentren en tal caso, lejos de ser procedimiento de redención ó alivio para la Compañía, daría, por el contrario, lugar á que le sobreviniera la agravación más dolorosa en sus angustias. De aquí la necesidad de proceder también en esto con diferencias de tratamiento, según los casos.

Biblioteca Nacional de España

Por consiguiente, á la par que se establece como principio de equidad tributaria el que las rentas y amortizaciones de las obligaciones de ferrocarriles estén sometidas al impuesto en igual grado y proporción que los demás elementos de riqueza existentes en el país, debe establecerse también como elemento de compensación en favor de las Compañías la excepción para aquellas series de obligaciones ya emitidas en las condiciones excepcionales antes expresadas. Pero esta exención sólo ha de ser valedera con la condición precisa de que la Compañía á su vez se haya prestado á concertar con el Gobierno las rebajas de tarifas, aceptando las demás condiciones generales del nuevo régimen que establezca la ley.

Y por esta misma consideración, así como entre las condiciones del nuevo régimen de nuestra legislación de caminos de hierro debe figurar cual esencialísima la de que todos sus organismos directivos y todas las nuevas láminas representativas del capital en ellas invertido estén domiciliados en España, y que sus pagos habrán de efectuarse en moneda nacional, así también debe dictarse como base capital la prohibición de que en lo

Biblioteca Nacional de España

sucesivo se haga emisión alguna de obligaciones ó de cualquier otro signo de crédito con cláusulas de exención de impuesto para sus tenedores.

V.—Conveniencia de una previsión de reciprocidad según los beneficios ó pérdidas que con las nuevas tarifas alcancen las empresas.

No es menester entrar en mayor detalle de razonamientos sobre las modificaciones que conviene introducir en otros puntos más accesorios del proyecto de ley. Resta sólo una advertencia final, que tiene más bien carácter aclaratorio.

En el proyecto aparece expresamente formulada la salvedad de que al cabo de dos años «podrán las Compañías suspender en todo ó en parte la aplicación de las tarifas rebajadas, estableciendo precios superiores, siempre que no lleguen á conseguir un dividendo repartible á sus acciones que cubra el 3 por 100 del capital que las mismas representan».

La previsión está en su lugar, aunque para expresarse en términos más precisos convendría enmendar su redacción del modo siguiente:

«Las rebajas á que se refieren los párrafos

Biblioteca Nacional de España

anteriores durarán por lo menos dos años. Trascurrido este plazo, las Compañías que no lleguen á conseguir un beneficio líquido equivalente á un 3 por 100 del capital nominal que representan sus acciones, podrán suspender en todo ó en parte la aplicación de estas rebajas, estableciendo otras tarifas más altas, siempre que estos precios de trasporte sean en todo caso inferiores en un 20 por 100 á los de sus tarifas legales de concesión.»

Pero si es justificada esta cláusula de previsión por parte de las Compañías, no menos justificado y conveniente parece llevar igual previsión para el caso en que por llegar las Compañías á situación más próspera puedan introducirse á su vez rebajas en estos nuevos arbitrios. Así, convendría adicionar al proyecto la cláusula siguiente:

«Trascurridos los dos años primeros, cuando se llegue á conseguir un beneficio líquido que exceda durante dos años consecutivos del 4 por 100 del capital nominal que representan sus acciones, la Compañía, de acuerdo con el ministro de Fomento, hará rebajas graduales cada dos años, en todos ó en alguno de estos derechos de registro, carga, descarga y maniobras.»

Biblioteca Nacional de España

Tendría esto, además, la inmensa ventaja de hacer revivir, con aplicaciones prácticas, la previsora disposición del art. 35 de la ley de 1855, por cuya virtud, pasados los cinco primeros años de hallarse en explotación un ferrocarril, y después de cinco en cinco años se proceda á la revisión de las tarifas. Tan sabia previsión quedó muy luego esterilizada por los pliegos de condiciones, en los cuales cometió el Cobierno la inconcebible imprudencia de fijar el 12 ó el 15 por 100 de beneficios como base para poder rebajar las tarifas. Después de esto, si el Gobierno ha de tener de ahora en adelante intervención eficaz en el tráfico de los caminos de hierro, sólo le quedan estas dos soluciones: ó apoderarse de las tarifas con la adquisición de las líneas, ó bien pactar un nuevo concierto con las Compañías, por cuyas nuevas estipulaciones se descarten las trabas y parapetos habilísimamente levantados contra la ley de 1855 en los tratos de las concesiones especiales, y se llegue á restaurar en todo su vigor y pureza un principio tan cardinal en la ley primitiva, como el que estableció la revisión periódica de las tarifas.

Biblioteca Nacional de España

RESUMEN Y CONCLUSIÓN

I.—Cómo van rectificando los Gobiernos las imprevisiones en que incurrieron al enajenar con monopolios los servicios ferroviarios.

II.—Nuestros abandonos de gobierno sobre este punto.—Del actual estado de la opinión respecto de las grandes Compañías de caminos de hierro.

III.—Los deberes del Gobierno en la cuestión de las Compañías.

Necesidad para el Estado de recobrar las garantías fundamentales de su intervención, establecidas por la ley de 1855.—Las dos políticas para conseguir este fin.

IV.—Cuál es por ahora la mejor solución para el Gobierno y para las Compañías.

V.—Si han de buscarse los complementos de esta solución mediante el proyecto ya sometido al Congreso, ó bien mediante otro nuevo proyecto de ley.

Biblioteca Nacional de España

I.—Cómo van rectificando los Gobiernos las imprevisiones en que incurrieron al enajenar con monopolios los servicios ferroviarios.

Estamos presenciando una revolución gigantesca sin precedente en la historia y operada por agentes económicos que desde hace tres siglos, pero hoy con más ímpetu que nunca, y sustrayéndose en su dirección á toda sabiduría humana, arrastran á las naciones en movimiento industrial y comercial cada vez más vertiginoso, y cuyos desenlaces nadie es aún capaz de prever. Entre estos factores económicos que, desplegando fuerzas tan extraordinarias é irresistibles, actúan ahora como propulsores principales para la renovación del ordenamiento social interior é internacional de las asociaciones políticas, ninguno iguala en poder y eficacia al de los instrumentos contemporáneos del trasporte, con cuya baratura y rapidez van suprimiéndose las mayores distancias. La aplicación del vapor á la locomoción marítima y terrestre inauguró esta gran revolución económica que en pocos años ha mudado la faz del planeta, perforando cordilleras, abriendo canales interoceánicos, cruzando la inmensidad inhospitalaria de los de-

Biblioteca Nacional de España

siertos y tendiendo, en fin, entre las regiones más apartadas lazos de unión á cual más maravillosos. Todavía, sin embargo, no nos hallamos sino en los albores de esta trasformación.

Cuando tras de los primeros ensayos de estos asombrosos instrumentos de tracción se organizaron las grandes empresas ferroviarias, no era fácil que los Gobiernos se dieran cabal cuenta de la trascendencia inmensa de estos elementos nuevos en la vida social. Pero la experiencia demostró muy luego que estos medios de comunicación y sus tarifas de arrastre son el instrumento moderno más poderoso para la lucha económica internacional. Comprendieron los gobernantes que, con faltas de previsión ciertamente disculpables, habían incurrido todos en gravísimos errores al constituir y organizar esas grandes Compañías, que por el monopolio de explotación de tan formidable instrumento se hacían dueñas de los torrentes circulatorios de la vida económica, dominadoras soberanas de las claves del crédito y prosperidad de las naciones, de los destinos de la industria, de la agricultura y del comercio, y ejercían, en fin, sobre todo el conjunto de la actividad social una

Biblioteca Nacional de España

acción más poderosa y soberana que la del mismo poder público.

Comprendieron que, habiendo puesto en manos de estas Compañías el instrumento principal de la gigantesca revolución que á nuestra vista está trasformando al mundo, en términos que en el trascurso de una sola generación se producen ahora mudanzas mayores que antes en el espacio de veinte siglos, tales Compañías, sin embargo, por desaciertos ó vicios originarios de su primera fundación, por la naturaleza y extensión de sus concesiones, por su organización, por sus tarifas, por sus procedimientos de explotación, por su falta, en fin, de verdadera garantía y responsabilidad ante las leyes y ante el público, en la constitución de sus Consejos y asambleas y en la dirección de sus operaciones financieras, resultaban en no pocos casos como en declarada oposición con las necesidades más fundamentales y permanentes del interés social, para cuyo servicio habían sido instituídas.

De aquí la nueva tendencia que como rectificación de los anteriores abandonos y errores se manifiesta desde hace algún tiempo cada vez más enérgica en todas las naciones de nuestro continente impulsando al Estado á apoderarse

Biblioteca Nacional de España

de las grandes líneas férreas, ó por lo menos á intervenir directa ó indirectamente, pero siempre con acción vigorosa, en la gestión de estas grandes Compañías de trasporte. Sobre esta base se están constituyendo ahora las naciones como en pie de guerra comercial, esgrimiendo unas contra otras en gigantescas competencias el arma de las tarifas como la más eficaz para el fomento y defensa de la producción nacional. Basta seguir las peripecias de esta colosal contienda entre los imperios más poderosos y observar á qué esfuerzos inauditos, aunque con procedimientos diversos, recurren en esto, como si se tratara del recurso supremo de su salvación, Inglaterra, Alemania, Rusia, los Estados Unidos, Francia, Bélgica y toda nación que cuenta exuberante desarrollo de riqueza, para adquirir el convencimiento de que el factor económico de los trasportes nos ha de proporcionar las más extraordinarias sorpresas.

II.—Nuestros abandonos de gobierno sobre este punto.—Del actual estado de la opinión respecto de las grandes Compañías de caminos de hierro.

En nuestra patria bien puede decirse que nada hemos iniciado aún en este sentido de la

Biblioteca Nacional de España

nueva política económica, que las demás naciones están desenvolviendo aceleradamente con total rectificación de sus antiguos errores en los servicios ferroviarios. Fuera más propio decir que estamos sobre este particular en dolorosísimo retroceso respecto de la misma ley de 1855, puesto que las más previsoras disposiciones de aquella ley han quedado desvirtuadas y esterilizadas con cláusulas funestas que la habilidad de los unos y la imprudencia ó torpeza de los otros entrometió en los pliegos especiales de cada concesión. Continúan aquí asentadas las Compañías sobre todos los errores primitivos respecto de la organización de estos monopolios, sin que nada eficaz se haya intentado todavía para enmendarlas ó redimirlas de sus vicios de origen. Por eso en torno de ellas está condensando temerosa tempestad de clamores, protestas y rencores, aquella opinión que se gobierna por las apariencias sin penetrar el fondo, y que cuando percibe grandes daños y profundo malestar sin atinará discernir las verdaderas causas de los males, inclina siempre sus juicios á lo peor, y lo condena todo por ímpetus de pasión, no admitiendo en sus fallos las distinciones de la razón y los consejos

Biblioteca Nacional de España

de la prudencia. Así estas Compañías se encuentran envueltas en densa atmósfera de recelos, las más de las veces excesivos, pero que por no ser siempre injustificados, dan lugar á que la masa de las gentes considere á los Consejos de estas grandes empresas como organismos creados y armados por las debilidades, torpezas ó confabulaciones de los gobernantes contra los intereses más esenciales del país y para sofocar sus aspiraciones más legítimas.

Y á la par que cunde entre las masas la convicción de que esas grandes Compañías son funestas al país, y hasta contradictorias de la soberanía del Estado que al apoyarse en ellas resulta convertido en servidor y desposeído de imperio; á la par que la multitud ve en ellas potencias incontrastables, dominadoras tiránicas de los propios poderes públicos, y cuando estos prejuicios van posesionándose hasta de los más altos cuerpos representativos de la Nación, sin que esto deba causar extrañeza, pues no hay comunidad ó Consejo grande, por grave que sea y de varones selectos, en que no haya vulgo y sea en muchos casos parecido al popular; á la par, en fin, que estas empresas aparecen hiriendo así la imaginación de nuestras clases gobernantes y de nuestra plebe y bur-

Biblioteca Nacional de España

guesía, como si fueran colosos de poderío detentadores de las más preciadas prerrogativas de los gobernantes,—esas mismas grandes Compañías que tienen tan deslumbrado al vulgo con espejismos de omnipotencias, aparecen, sin embargo, en cuanto se penetra en el fondo íntimo de su existencia real, cual colosos de barro, funcionando como desquiciadas por la penuria, y arrastrando vida de empobrecimiento, y necesitadas de urgentes auxilios para no perecer en total miseria. Y lo más triste de su aflictiva situación es que no consiguen siquiera mover los ánimos á compadecerlas, porque dado el falso supuesto de su grandeza y poderío que tiene alucinadas á las gentes, les hace inexplicable que puedan necesitar de compasión y socorro entidades que aparecen dueñas de tan poderosos instrumentos financieros y rodeadas además en sus Consejos con séquitos de los personajes más poderosos de la hacienda y de la política. De aquí que las demandas de amparo las atribuyan á ficciones maliciosas de esos ricos y poderosos, suponiéndolos confabulados para maquinar algo muy grave en daño de la hacienda pública.

La demanda que traen hoy entre manos,

Biblioteca Nacional de España

por lo gravemente que afecta á todos los intereses nacionales, no puede resolverse como otros negocios mediante aquellos trámites de expediente ó de negociación reservada, en la cual se despliegan con éxito influencias de oligarquía, manejos de poderosos de la alta banca, diplomacias financieras para hacer presión sobre los gobernantes.

Mucho más fácilmente verán ahora atendidas sus súplicas, si hacen oir sobre todo los clamores de angustia de los humildes, débiles, pobres y miserables que en el seno de esas grandes empresas constituyen muchedumbre, pues es incalculable el número de familias que tienen las unas todo su patrimonio, las otras la mayor parte de su ahorro, invertidos en valores de ferrocarriles, y que resultarían entregadas á la desesperación de la miseria si desapareciera como en naufragio esta masa considerable de la riqueza pública. Éstas son las consideraciones morales que deben hacer valer ante todo, las únicas que moverán verdaderamente á compasión y serán atendidas ante la opinión del país, sobre todo si prestan al propio tiempo alguna garantía de que en lo sucesivo el formidable instrumento de tales industrias no habrá de explotarse principalmente en be-

Biblioteca Nacional de España

neficio particular de un sindicato de oligarcas de la alta banca ó de un principado financiero. Ya alguna de estas grandes empresas ha tenido el buen acuerdo de presentarse ante los tribunales de la opinión en esta actitud, rodeada de estos séquitos de afligidos, identificando sus peticiones con las de muchedumbres angustiadas, asociándose á los grandes centros nacionales de la producción y del comercio, haciendo oir las voces de clases consagradas á la labor de los campos y de los talleres. Mas es tanto el clamor de protestas contra las Compañías desde hace algunos años condensado en nuestra atmósfera, que falta todavía mucho para que se desvanezca la gran prevención y hostilidad de espíritu contra ellas posesionada de nuestras masas.

II.—Los deberes del Gobierno en la cuestión de las Compañías.—Necesidad para el Estado de recobrar las garantías fundamentales de su intervención, establecidas por la ley de 1855.—Las dos políticas para conseguir este fin.

Fuera indisculpable torpeza en nuestros gobernantes dejarse llevar á remolque de estos prejuicios del vulgo, ó dar lugar con irresoluciones de conducta á que se fomenten y agraven tales rumores en la credu-

Biblioteca Nacional de España

lidad pública. Su principal deber, por el contrario, en esta obra, consiste en procurar, con buenas artes de política, el que cuanto antes se desvanezcan tales prevenciones, presentando la verdadera realidad de las cosas desnuda de todas las circunstancias ficticias con que la tienen actualmente vestida tantas fábulas de pura invención. Mas no por esto ha de excusar el reconocer, siempre que sea preciso, las enfermedades que aquejan á estos organismos, descubriéndolas tal como ellas sean y por dolorosas queresulten sus revelaciones; que ni en el cuerpo humano ni en el cuerpo social se curan las enfermedades con presumir que no existen. Y para aplicar tratamientos de derecho público á un organismo nacional enfermizo, lo primero es reconocer su dolencia tal cual es, en su propia naturaleza, extensión y límites, y por grave que resulte la infición que produce en todo el orden económico, exponiendo luego en la consulta con sinceridad, verdad y lealtad cuáles son los remedios que se consideran más eficaces para combatirla.

Cuando así se presenten los factores de este problema en su contenido verdadero, despejados de todo cuanto en derredor de ellos ha creado la imaginación, se verá que sería

Biblioteca Nacional de España

tan funesto para el país como para las mismas Compañías el prorrogar la situación presente. Las empresas ferroviarias no pueden continuar funcionando sobre la base de unas tarifas que, privándolas á ellas de medios de desenvolvimiento y prosperidad, resultan al propio tiempo traba y peligro para toda nuestra economía nacional. Tal combinación de tarifas, con efecto, á la par que otorga á los artículos de lujo favores de arrastre que no necesitan, aplica, por el contrario, á los grandes productos agrícolas, de poco valor con relación á su peso y volumen, precios de trasporte incompatibles con su actual cotización en los mercados. De suerte que mientras no se eliminen estos estorbos legales, la producción nacional no puede alcanzar aquí, en el ordenamiento de los arrastres, aquella condición fundamental, tan beneficiosa para los intereses de los caminos de hierro como para el fomento y defensa de la riqueza patria, y que consiste en que el precio de trasporte que se aplique á cada mercancía no exceda jamás del máximum que puede soportar el valor de su misma mercancía en el mercado.

Otra cuestión capital aparece de manifiesto en cuanto se examina el estado presente de

Biblioteca Nacional de España

la organización de nuestro tráfico ferroviario en sus relaciones con las necesidades de la economía nacional. Tal y como resultan hoy constituídas estas empresas, ofrecen muy pocas garantías á los intereses públicos. Esta es la causa principal de los irresistibles apremios que van envolviendo á los Gobiernos y ante los cuales tendrán que dar muy luego á la opinión pública las satisfacciones que reclama en punto á la invervención constante y eficaz del Estado en el ordenamiento de las tarifas ferroviarias. Pero por de pronto nuestra Administración tropieza para cumplir estos deberes con una red sutilísima é inextricable de situaciones creadas, de estados de derecho é intereses arraigados que le impiden penetrar en el fondo de tales cuestiones. Es menester que el Estado recobre cuanto antes su natural soberanía de inspección y dirección sobre estas tarifas. Para ello tiene que optar por uno de estos dos procedimientos: ó bien ha de concertar amigablemente con las Compañías una revisión general de tarifas que para lo sucesivo quede asentada sobre la base de revisiones periódicas, ó bien debe apoderarse en pleno señorío de esas tarifas, haciéndose dueño de las líneas.

Biblioteca Nacional de España

Nuestra ley general de ferrocarriles, con alta previsión, puso desde 1855 en manos del Gobierno todos los medios legales necesarios para aplicar cualquiera de estos dos procedimientos. El reservar al Estado el derecho de revisión periódica de las tarifas, y el de incautación ó expropiación de las líneas fueron desde entonces las garantías fundamentales sobre las que empezamos asentando aquí todo nuestro estado jurídico, en materia de caminos de hierro. Mas se agitaban dentro de esta legislación demasiados intereses para que esa construcción jurídica de 1855 no resultara extraordinariamente expuesta á los riesgos de inestabilidad que son ley de las instituciones humanas. Muy luego había de padecer ese edificio grandes deterioros y aun resquebrajarse en peligrosísimas grietas, á menos de que se atendiera á su conservación y custodia con severidades de vigilancia constante é inexorable. Harto sabido es, con efecto, que en toda obra jurídica, y sobre todo en aquella que por afectar á muchos intereses esté más excepcionalmente expuesta al asalto de pasiones, en cuanto la razón y previsión de los legisladores cree haber ordenado las mejores defensas de ley para los casos des-

Biblioteca Nacional de España

concertados, la malicia inventa luego ardides nuevos para resistir el orden y la justicia escrita, y burlar con artificios los ordenamientos legales, de modo que al poco los llamados estudios jurídicos aparecen como combinados para sancionar la injusticia. Esto ha acontecido con las dos garantías fundamentales de gobierno establecidas por nuestra ley de ferrocarriles Los tratos de cada una de las leyes especiales de concesión y los sucesivos arreglos que se estipularon entre la Administración y las Compañías, después de promulgada la ley de 1855 resultaron como falsas membranas que ahogan aquella ley, y parecen como combinadas de intento y con maravillo so arte para estorbar y hacer de hecho imposible la aplicación de sus dos garantías fundamentales, ó sea: el derecho de revisión periódica de las tarifas reservado al Estado y el de revisión anticipada de las líneas en explotación.

Así es que el esfuerzo principal de la política económica de nuestros Gobiernos en este orden debe ahora cifrarse en restaurar ante todo los principios cardinales de la legislación primitiva, y recobrar cuanto antes las naturales atribuciones de los poderes pú-

Biblioteca Nacional de España

blicos, rasgando las falsas membranas y rompiendo la red de tupidísima malla entretejida alrededor de ellos por artificios del ingenio y de la malicia, como defensa para que los tentáculos de la administración pública no puedan llegarles al bulto á las empresas, ni enredarlas á diario entre el balduque de los expedientes.

¿Cuál es la mejor política para recobrar cuanto antes estas prerrogativas de soberanía enajenadas por nuestro poder público? Dos sistemas se ofrecen para ello. El primero es del criterio de la severidad. Consiste en exigir el cumplimiento estricto de todas las obligaciones contraídas por cada Compañía, no prestarse á ninguna condescendencia, y menos aún á ningún auxilio nuevo, sino manifestándose, por el contrario, inexorable en la aplicación de todos los reglamentos. Dentro de esta política, el Estado ha de mostrarse indiferente á que los accionistas no perciban repartos de dividendo, y á que pueda sobrevenir la eventualidad de la suspensión de pago á los intereses de los obligacionistas. Es, en fin, para decirlo de una vez y sin rodeo, el sistema de especular sobre la quiebra probable de las Compañías, teniéndola desde ahora como descontada, cual procedimiento seguro

Biblioteca Nacional de España

para que el Gobierno, por virtud de los derechos que se tiene reservados en el art. 39 de la ley de ferrocarriles, y sin que haya siquiera lugar á las indemnizaciones del caso de expropiación por utilidad pública, se haga dueño de las líneas, y sobre esta base pueda luego acometer todas las extraordinarias baraturas de tarifa y mejoras de servicios propias de una empresa que no tiene que remunerar capital de primera constitución.

El segundo sistema es el de venir en ayuda de las empresas, otorgándoles concesiones en compensación de otros beneficios y garantías que ellas presten á su vez á la producción nacional. Este sistema es el de la benevolencia: su política consiste en procurar un acuerdo amigable entre el Estado y las Compañías, sobre cuya base se venga á crear entre ellos un nuevo estado legal, por cuya virtud el Gobierno encuentre afianzada una intervención constante y eficaz en las tarifas, y proceda según las circunstancias de cada caso, bien por revisiones periódicas de estas tarifas, ó bien por la solución de una reversión anticipada, conforme al art. 31 de la instrucción para el cumplimiento de la ley general de ferrocarriles.

Biblioteca Nacional de España

No es menester enumerar aquí cuáles son las ventajas é inconvenientes de cada uno de estos dos sistemas. Ambos, con tal de desenvolverse con regular firmeza de voluntad y fijeza de pensamiento, conducen ciertamente á la reconquista de las prerrogativas del poder público sancionadas en la ley de 1855. Las páginas que preceden indican con bastante claridad cuál de los dos sistemas nos parece más acertado. Creemos, en efecto, que, aun cuando no mediaran otras consideraciones de orden moral, las circunstancias presentes de nuestro crédito público nos aconsejan inclinarnos más bien á la política de benevolencia, en tanto cuanto con ella se compadezca el dejar á salvo aquellos derechos é intereses supremos, de cuyo respeto y primacía depende la dignidad é independencia de los poderes públicos. Pero si á este sistema de concesiones amigables y recíprocas debemos inclinarnos en primer término, muy posible es también que, por la diversidad de actitudes en que se coloque cada Compañía, resulte necesario recurrir á un tiempo á los dos procedimientos. Además, no debe echarse en olvido que para que la política de benevolencia tenga plena eficacia, es requisito esen-

Biblioteca Nacional de España

cialísimo el que nadie imagine, con visos de fundamento, que la siguen nuestros gobernantes como quien hace de necesidad virtud. Ella debe, por el contrario, ir siempre acompañada en el ánimo de las gentes del íntimo convencimiento de que el Gobierno tiene madurada resolución firmísima de aplicar sin contemplaciones todos los rigores de la severidad, no retrocediendo ni aun ante el trato de guerra, en cuanto alguna Compañía recurra á los procedimientos de hostilidad y resistencia, ó descubra el propósito de eludir el cumplimiento de sus deberes mediante insidiosas contemporizaciones.

Quizás traten entonces de imponérsenos con la amenaza de las más rencorosas represalias de la guerra financiera. Por experiencia reciente sabemos ya lo que esto significa y el daño que se nos puede causar. No ha mucho que nos sorprendieron con una agresión de esta índole, sin haber dado nosotros pretexto alguno y con circunstancias en las que, lejos de mediar por nuestra parte el menor espíritu de hostilidad, estábamos, por el contrario, derramando aquí pródigamente favores, condescendencias y toda suerte de miramientos á las representaciones de la alta

Biblioteca Nacional de España

banca internacional. Perdurable recuerdo ha de quedarnos de aquella memorable campaña emprendida contra nuestro crédito público, y cuya arma principal fué la de infundir de improviso por toda Europa los pavores de la desconfianza entre los tenedores de la deuda española, vaticinándoles como inmediata nuestra total bancarrota. El único y verdadero motivo para semejante agresión financiera, dirigida contra nosotros en plena paz y cuando más entregados estábamos á la política de las benevolencias, se reducía á que España llevaba trazas de constituir con sus propios elementos nacionales fuerzas bastantes para romper el yugo de los sindicatos de la alta banca cosmopolita y recobrar al fin su independencia económica.

Ponían ellos supremo esfuerzo para que no se les fuera de las manos una presa que durante espacio de tantos años les ofreció, por sus propios desastres, materia de excepcionales lucros como explotadores de nuestra deuda flotante, de nuestras emisiones de consolidado y de los más importantes veneros de riqueza del patrimonio nacional. Fué aquélla una de esas guerras que, aunque reñidas en los días de la paz y no moviendo los aparatos

Biblioteca Nacional de España

de sangre y fuego de los campos de batalla, envuelven ahora para los pueblos muy superior alcance al que de ordinario se determina con las victorias de los ejércitos. Ventilábase en ella si la patria había de vivir con la autonomía económica propia de un gran cuerpo de nación, dueña, en fin, de sí misma, ó bien, por el contrario, tendría que quedar avasallada ó enfeudada al arbitrio de alguno de esos sindicatos formados con los elementos dominadores y explotadores cosmopolitas de los pueblos de constitución económica endeble.

En tan ruda prueba dimos la muestra de nuestra vitalidad y resistencia económica; y es de esperar que no se esterilicen sus grandes experiencias. Pocos pueblos resistieron sin catástrofe de bancarrota un asalto como el que entonces se dirigió contra nuestra principal institucción de crédito. Y bueno es advertir que nos libramos de todas aquellas maquinaciones, sin recurrir siquiera á ninguna de las poderosísimas armas de represalia en guerra financiera contra los sindicatos extranjeros, que dentro de nuestro territorio puede encontrar la soberanía del Estado, para desbaratar influencias maléficas, y arrancar de cuajo algunos de los sillares más funda-

Biblioteca Nacional de España

mentales en que se apoya la construcción fiduciaria de poderosísimas casas de alta banca internacional. No es, por consiguiente, tan de temer una amenaza de esta índole. Cierto que conviene extremar toda prudencia, á fin de no aparecer como provocadores de tales conflictos; mas cuando seamos nosotros los agredidos, el ceder el más mínimo de nuestros derechos ó aparecer amedrentados ante una conjura de financieros poderosos, fuera todavía mayor vergüenza que la de resultar con la dignidad menoscabada ante un Estado poderoso. La mejor regla de conducta en este punto es la que con alto sentido recomendaba uno de los más insignes estadistas. «Es de muy previsora política, decía, que á estos hombres de negocios, por cuya mediación se trasfieren de unas á otras naciones los raudales del crédito en contrataciones y empréstitos, se les guarden por parte de los Gobiernos tratos de favor y alta consideración como agentes utilísimos en las más delicadas operaciones del crédito público; pero deben también las soberanías precaver con vigilancia exquisita el que no se conviertan en especuladores maléficos que operen en corso sobre los pueblos. Contra sus piraterías se

Biblioteca Nacional de España

han de procurar escarmientos ejemplares; pues si es de justicia y conveniencia política que hagan negocios lucrativos, no hay, en cambio, disolvente mayor para las naciones que la impunidad y triunfo de sus grandes latrocinios.»

Contra estos maleficios ningún preservativo es tan eficaz y seguro como la creación y expansión de fuerzas nacionales de crédito y de organismos financieros autónomos, que recogiendo y concentrando la confianza y solidaridad de todas las clases que desenvuelven su actividad dentro de un Estado, acumulen el caudal diseminado en parcelas por el territorio nacional, y vivifiquen con las fecundaciones del crédito las reservas que yacen ocultas ó dispersas con la ineficacia de potencia activa del tesoro inmovilizado por la desconfianza. Poniendo de esta suerte, en condiciones moderadas de precio, el capital nacional al alcance de muchos elementos activos, y sirviendo así de ayuda del débil y amparo y de redención de los menesterosos, que reuniendo dotes personales para mejorar su condición en la labor de los campos y de los talleres y en el tráfico comercial, resultan sin embargo oprimidos dentro de un organismo económico.

Biblioteca Nacional de España

Los grandes principados financieros no son los elementos más adecuados para estas obras; su cometido principal es muy distinto aunque sea también de altísima importancia para el gobierno económico de las naciones. Y si en todo tiempo fueron ellos ayudas tanto más valiosas para los Estados cuanto menos vigorizada aparecía la economía nacional y sobrevenían situaciones de mayor apremio, nunca resultaron con funciones tan trascendentales y necesarias como en las sociedades contemporáneas, frecuentísimamente necesitadas del crédito internacional. Por esto los poderíos financieros de esta especie que se rijan con buena brújula ética constituyen, á no dudar, agentes muy beneficiosos para los adelantamientos materiales y realización y dirección de las empresas gigantescas de la economía moderna. Así como, por el contrario, significa para las naciones uno de los mayores azotes el resultar sometidas á la dominación de algunos de estos agentes que sin gobierno de frenos morales de conciencia especulen sobre el mercado universal, movidos únicamente por los impulsos de una rapacidad sin entrañas para la estrangulación del prójimo y el desgarramiento de la patria misma.

Biblioteca Nacional de España

Pero ya sea que se inspiren en miras levantadas, ya en la sordidez del egoísmo, no son los grandes principados financieros los elementos más adecuados para producir un abaratamiento general del capital dentro de una sociedad. La historia registra numerosos ejemplos de dinastías señoriales de príncipes mercaderes que, como los de Génova, Florencia, Venecia y de las ciudades anseáticas, mantuvieron largo tiempo inmensas fortunas y altas dotes intelectuales como tradición hereditaria de su estirpe, hermanando en sucesivas generaciones los esplendores aristocráticos con la sagacidad y experiencia del hombre de negocios. Pero junto á aquellas enormes acumulaciones de riqueza, rarísima vez el Estado ó los particulares encontraron el capital barato. Por el contrario, junto al señorío de los Médicis y de los Fúcares, la agricultura y las clases modestas de la industria y del comercio se vieron devoradas por espantosa usura de cuyas garras no acertaron á librarse sino cuando organizaron los Montepíos, los Pósitos y demás instituciones de crédito colectivo En cambio, en la república de Holanda, sin ninguno de los esplendores de las grandes dinastías de principado finan-

Biblioteca Nacional de España

ciero, por haber sabido desenvolver solidariamente las fuerzas económicas de todas las clases sociales, desde el siglo XVII el capital se encontraba abundante al 2 por 100, así para el Estado como para el tráfico comercial de los particulares.

Esto es lo que ha de inspirar las más vivas preocupaciones á los gobernantes, si llegara el caso de verse precisados á aplicar en sus relaciones con las grandes Compañías ferroviarias los rigores de una política de severidad. Debe tenerse muy en cuenta que estas empresas han venido á ser un gran cauce en que se han recogido las parcelas y filtraciones del ahorro popular y de las clases medias. No se olvide que uno de los principales síntomas de nuestra reconstitución económica consiste en los positivos adelantos realizados en el mejoramiento de las costumbres de nuestras clases sociales para ir eliminando de nuestra economía nacional ese espíritu de recelo todavía posesionado de las clases más numerosas, y por el cual entre nosotros masas enormes optan instintivamente por la pérdida del interés, cual única garantía contra la pérdida de sus ahorros. Nos resta en esto tanto que adelantar, que el descubrimiento de los

Biblioteca Nacional de España

filones del atesoramiento, el desenterrar los capitales inactivos y traerlos á la circulación representa aún para nosotros veneros de riqueza de tal valía que equivalen á la creación de capitales nuevos. Implicaría en este sentido, la ruina de las empresas ferroviarias, el más desastroso retroceso para nuestra reconstitución económica.

Si todo este inmenso caudal llegara á desaparecer como en un naufragio, se perderían con él, para largo trascurso de generaciones, los tesoros de confianza de estas clases. Tras de semejante escarmiento no volverían á aportar su concurso á empresas de esta índole; pues no tiene aquí el ahorro aprendidos los caminos del crédito en términos de afluir á ellos espontáneamente hasta por encima de algunos escarmientos de desastre, como ocurre con otras naciones, donde ni escándalos como el del Panamá han bastado á desviarle. Una catástrofe de parecidas consecuencias, precipitando en la miseria á numerosas familias, esterilizaría entre nosotros por mucho tiempo para toda vida económica los manantiales más fecundos de la confianza.

Y además, si no se daban con oportunidad, dentro ó fuera de esas Compañías, los golpes

Biblioteca Nacional de España

certeros para escarmentar directa ó indirectamente las verdaderas responsabilidades de los que convirtieron estas grandes empresas en elementos dañinos y peligrosos para la independencia de la patria, pudiera fácilmente resultar en definitiva que, mientras masas de infelices se veían sumidas por esa bancarrota en las angustias y miserias del proletariado, en cambio, los grandes culpables en la gestión de esas empresas aparecerían sin haber arriesgado nada de lo suyo, y quizás con su fortuna acrecentada mediante aquellos artificios de los especuladores, para quienes las mayores calamidades públicas son la ocasión mejor de los grandes provechos.

IV.—Cuál es por ahora la mejor solución para el Gobierno y para las Compañías.

Por fortuna, no hay indicio de que estas gravísimas cuestiones corran ahora riesgo de tenerse que plantear en este temeroso terreno de los conflictos. Gobierno y Compañías se encuentran actualmente en circunstancias muy propicias para que una inteligencia entre ellos sea, con amplio beneficio particular de ambos, extraordinariamente fecunda para la economía general del país. Las Compañías

Biblioteca Nacional de España

solicitan la intervención de los poderes públicos para recobrar nuevos medios de vida y salvar la presente crisis. El Estado, á su vez, necesita de las Compañías para completar y consolidar la reconstitución económica del país por medio de las tarifas de trasporte, que representan en la obra de la protección y fomento de la riqueza nacional un instrumento aún más poderoso que el arancel de aduanas. Muy poco es lo que puede ya alcanzar del régimen aduanero nuestra producción agrícola. Son de mucha cuantía, en cambio, los alivios que puede conseguir de una rectificación de las tarifas de arrastre. Pero dada la penuria de los beneficios de nuestras empresas ferroviarias, unas veces por el quebranto de los cambios, otras por las crisis agrícolas y comerciales, fuera inútil y absurdo pedirles en favor de la agricultura y de la industria rebajas de tarifas si no se les da alguna compensación por esta nueva disminución de sus ingresos. Con que el Gobierno permanezca pasivo ante esta situación, se esterilizará el último recargo arancelario, y vendrá á resultar inevitable al fin que se precipite á pavoroso descrédilo toda la enorme masa de valores de nuestras Compañías de trasporte.

Biblioteca Nacional de España

Cualesquiera que sean las diferencias de criterio acerca de la política que deba seguirse para las soluciones definitivas de nuestros problemns ferroviarios, hay al menos un punto sobre el cual parece formado ya general convencimiento, y es el de que la bancarrota de algunas de estas Compañías con tituiría uno de los más graves trastornos que en estos momentos pudieran sobrevenir para nuestra economía nacional. Entienden que los intereses de esas grandes empresas están por tal manera compenetrados con todos los organismos de nuestra existencia, que la mera suspensión de pagos de una de ellas bastará para iniciar desde luego un período de desastres para nuestros mercados, estancándose los productos, trastornándose los abastecimientos. Témese, con razón, que la catástrofe no habría de acabar con declararse en quiebra los actuales accionistas de la empresa; tras de ellos se sucederían en quiebras consecutivas todas las series de sus obligacionistas, y resultarían estremeciéndose en pánico nuestros demás valores fiduciarios, así en las Bolsas del extranjero como en las nacionales. Nuestros más perspicaces hacendistas prevén que, en medio de semejante desquiciaminto de los

Biblioteca Nacional de España

mercados, buscará en vano nuestro Estado ayudas y estimaciones de crédito público para la mejo a de su hacienda, arreglo de sus deudas y buena colocación de empréstitos. Y consideran que, por el contrario, una solución inmediata y satisfactoria en la crisis de las Compañías constituye ahora, además del principal y más eficaz remedio de la crisis de nuestros cereales, la mejor base para nuestras operaciones de crédito.

Ésta es, pues, cuestión de trascendencia tal, que si atinamos á plantearla y resolverla con acierto, la rehabilitación del capital comprometido en las empresas ferroviarias, que no bajará de cuatro mil millones [1], resul-

---

[1] Nos faltan datos para precisar cuál es el valor actual de los capitales invertidos en nuestras líneas férreas. Desde luego puede asegurarse que si se hace el cómputo de todas las aportaciones que por diferentes conceptos han venido á constituir el capital de fundación y explotación de estas empresas, se llegará á una cifra total que se aproxime mucho á los 6.000 millones de pesetas. Pero apreciando sólo el valor actual de estos capitales, resulta una suma muy inferior. No es fácil avaluar esta cifra con precisión matemática. Ni el ministerio de Hacienda ni el de Fomento han presentado al Congreso los estados que recientemente ofrecieron remitir, expresando las acciones y obligaciones que tengan actualmente en circulación nuestras Compañías de ferrocarriles, ya estén domiciliadas dentro ó fuera de España; y precisando los tipos de tributación de las obligaciones, y forma y condiciones del impuesto á que se hallen éstas sujetas,

Biblioteca Nacional de España

tará también ser clave principal del presente problema financiero de nuestro presupuesto y de la constitución industrial y vigorización económica de nuestra patria.

¿Cuál es, por tanto, la solución inmediata y preliminar que puede darse á esta situación? Á nuestro juicio, una parte importantísima de los remedios cae de lleno en la jurisdicción exclusiva del Gobierno, y depende de su iniciativa el aplicarlos desde luego por Real decreto. Expuesto queda ya con qué apremio se impone cual principalísimo deber á nuestros gobernantes el procurar restaurar los principios de la legislación primitiva, sobre todo para recobrar aquellas dos garantías fundamentales de inspección é intervención eficaz que la ley de 1855 cuidó de reservar en manos de nuestros poderes públicos como instrumento necesario de gobierno. Por lo que se refiere á las atribuciones del Estado en el ordenamiento

---

con indicación de lo que importan los ingresos anuales de la Hacienda por este concepto en cada uno de los últimos cinco años.

Del estudio de las memorias publicadas por las Compañías aparece que el capital invertido en nuestros ferrocarriles representa un total de 918 millones de pesetas en acciones y 2.473 millones en obligaciones, valores estos últimos que en su mayor parte deben estimarse en francos y no en pesetas.

Biblioteca Nacional de España

y revisión de las tarifas ferroviarias, no necesitan pedirse garantías más explícitas que las determinadas por el art. 35 de esa ley [1]. Este artículo no se ha cumplido, porque en los pliegos de concesiones y demás pactos posteriormente convenidos entre el Gobierno y las empresas aparecen cláusulas que, indebidamente interpretadas, ahogaron el espíritu general de la ley, y especialmente de su art. 35, dejándolo cual letra muerta Pero su precepto es ley, y el Gobierno debe revivirlo en todo su vigor y pureza.

Por virtud de ese artículo tiene el Gobierno pleno derecho para proceder á la revisión general de las tarifas. Puede, por tanto, declarar y determinar desde luego cuáles serán las condiciones y el criterio con que se propone proceder á esta revisión. Y una vez que

---

[1] El art. 35 de la ley de ferrocarriles dice así:

«Pasados los cinco primeros años de hallarse en explotación el ferrocarril, y después de cinco en cinco años, se procederá á la revisión de las tarifas.

Si el Gobierno creyese que sin perjuicio de los intereses de la empresa pueden bajarse los precios de ellas, y ésta no conviniese en la reducción, podrá, sin embargo, llevarse á efecto por una ley, garantizando á la empresa los productos totales del último año y además el aumento progresivo que hayan tenido, por término medio, en el último quinquenio.»

Biblioteca Nacional de España

sean conocidos los términos en que el Gobierno por su parte plantee estas cuestiones, las Compañías á su vez tendrán incuestionable derecho, á tenor de ese mismo art. 35 para declarar si están conformes ó no con lo que el Gobierno les propone. Y si alguna Compañía manifestara su conformidad con la propuesta de rectificación de tarifas que le hace el Gobierno, no será menester recurrir sobre esto á mas procedimientos, porque en materia de arreglo de tarifas, según el texto expreso de ese art. 35, lo convenido entre el Gobierno y una Compañía tiene por espacio de cinco años todos los efectos de una ley que ni las Cortes con el Rey podrían derogar en justicia sin el asentimiento de la parte interesada. Por consiguiente, si se quiere una primera solución inmediata, el punto de partida no puede aquí ser otro que el empezar el Gobierno fijando las condiciones y criterios con que va á proceder á la revisión general de las tarifas. No es dudoso que, de adoptarse tal acuerdo, el Real decreto sería la forma legal más adecuada para traducirlo en la *Gaceta*.

¿Qué disposiciones principales habría de contener este Real decreto?

Primera.—La declaración del Gobierno re-

Biblioteca Nacional de España

solviendo proceder á una revisión de tarifas, conforme á lo prevenido en el art. 35 de la ley de ferrocarriles.

Segunda.—Fijar cuáles son las reducciones que se propone pedir en las tarifas. A este efecto ha de precisar cuáles son los *mínimum* de rebajas que desea alcanzar para el trasporte de cereales, vinos, carbones, plomos, ganados, instrumentos de agricultura y toda clase de abonos, así como sobre billetes de jornaleros.

Tercera.—Determinar las garantías que se han de exigir contra las tarifas de penetración y las de favor especial, etc.

Cuarta.—Pedir á las Compañías que renuncien al privilegio arancelario para la introducción de su material; que dentro de un plazo señalado formulen propuesta sobre la unificación del término de caducidad de las diferentes líneas comprendidas en su red, incluyendo en ellas las que tuvieran el carácter de concesión á perpetuidad; que se obliguen, en fin, á domiciliar en España todas las emisiones de valores fiduciarios que hagan en lo sucesivo, etc., etc.

Quinta.—Declarar que á la Compañía que acepte estas obligaciones se le otorga *ipso*

Biblioteca Nacional de España

facto autorización para percibir en compensación, desde el momento en que plantee las tarifas de rebaja, los arbitrios de carga, descarga, maniobras y registro de billetes de viajeros, dentro de los tipos que el mismo Real decreto ha de fijar como máximum. Se les ha de reconocer asimismo derecho á todos los beneficios de carácter general que la ley otorgue en su día á las empresas que se concierten en este nuevo régimen de relaciones con el Estado.

Sexta.—Establecer una garantía de reciprocidad para el caso en que con este arreglo de tarifas la Compañía, por la merma de sus ingresos, no lograra un dividendo de 3 por 100 al capital nominal de las acciones; así como para proceder á nuevas rebajas en el caso contrario de una mejora considerable en la recaudación.

Tales habían de ser, á nuestro juicio, las principales disposiciones de este Real decreto. Claro está que con él quedarían sin resolver otros extremos importantísimos, como, por ejemplo, el relativo á las soluciones que se pueden alcanzar mediante la disminución ó suspensión de las amortizaciones, ó mediante la aplicación como auxilio á la Com-

Biblioteca Nacional de España

pañía del ingreso por la tributación que corresponda á las rentas y amortizaciones de sus respectivas obligaciones, al aplicarse sobre estos valores un impuesto de mayor equidad fiscal; asimismo quedaría reservado el determinar los derechos de opción en las afluencias de los nuevos ferrocarriles que se construyan, etc., etc.; pero todo esto constituye necesariamente por su propia naturaleza materia legislativa. Dentro de un Real decreto no cabe en esta materia, como concesión del Gobierno, sino lo que atañe exclusivamente al arreglo de tarifas en concierto con cada Compañía. Inmediatamente después de promulgado este Real decreto debe procurarse que la ley traiga sus grandes complementos, fijando el nuevo estado de derecho en las relaciones entre el Gobierno y las Compañías.

V.—Si han de buscarse los complementos de esta solución mediante el proyecto ya sometido al Congreso, ó bien mediante otro nuevo proyecto de ley.

Junto á la importancia y urgencia de alcanzar las grandes soluciones en estos problemas de nuestros servicios ferroviarios, es consideración muy secundaria la de si han de bus-

Biblioteca Nacional de España

carse mediante el proyecto de ley presentado por el Gobierno en la anterior legislatura, á cuyo comentario va dedicado este escrito, ó bien mediante otro proyecto nuevo. Si se quiere de verdad llegar cuanto antes á resultados prácticos, parece que debiera desde luego optarse por el proyecto ya presentado, siquiera fuera sólo por la consideración de lo que se encontraría adelantado en la tramitación parlamentaria y de lo mucho que importa á los prestigios de los gobernantes el no presentarse á cada momento sobre un mismo asunto con proyectos distintos y contradictorios reveladores de incoherencias ó al menos de poca madurez de pensamiento.

Por de contado, aun en el caso en que el Gobierno deseara ampliar, rectificar ó mejorar las bases de su primitivo proyecto, bien puede darse por seguro que tampoco habría de encontrar para ello grave tropiezo, puesto que las representaciones de los diferentes partidos se apresuraron á declarar que respecto de él su actitud y criterio respondería ante todo á la consideración de que en asuntos de esta índole, que afectan á tantos y á tan diversos intereses, el mejor proyecto es el que concilia mayor número de voluntades y

Biblioteca Nacional de España

representa mejor la transacción y concordia de los que acuden á su resolución con verdadero espíritu nacional.

Esto no obstante, y como haciendo caso omiso de este proyecto pendiente ante el Congreso, en la ley recientemente promulgada para recargo arancelario en los trigos de procedencia extranjera, figura una artículo disponiendo que el Gobierno, previos los necesarios conciertos con las Compañías de ferrocarriles y en el plazo más breve posible, presente á las Cortes un proyecto de ley rebajando la tarifa de trasporte para los productos agrícolas desde los centros productores á los puertos y poblaciones fronterizas. ¿Para qué un nuevo proyecto de ley? Será ésta acaso una nueva habilidad combinada en contra del art. 35 de la ley general de ferrocarriles, cuyo contexto precisa expresamente que sólo cuando no resultare concierto entre el Gobierno y una Compañía, es cuando se hace indispensable la presentación de un proyecto de ley. Parécenos que no es ésta la explicación que deba darse ni al origen ni al alcance del nuevo precepto legal. Creemos que responde nada más que á manifestar la aspiración de que cuanto antes se

Biblioteca Nacional de España

alcance esta reducción de tarifas. Pero si es así, aun para el caso de no llegar á concierto con alguna Compañía, ¿no fuera más práctico y rápido tomar por punto de partida el proyecto que desde la anterior legislatura está sometido al Congreso? ¿Será quizás que con esta resolución se quiere dar á entender que el Gobierno muda de pensamiento en la materia y renuncia á aquel proyecto?

En tal caso, además de que los términos de redacción de dicho artículo, disponiendo la presentación del nuevo proyecto, infunden el temor de que los actuales propósitos del Gobierno en la materia tiendan á empequeñecer esta grave cuestión, no dándole el alcance de procurar un nuevo régimen de concierto entre el Estado y las Compañías, sobre la base de una revisión general de tarifas, bueno es advertir también que para el éxito del nuevo proyecto en la presente legislatura se producirán inconvenientes tal vez insuperables en virtud de la ley de relaciones entre ambas Cámaras, y del artículo constitucional que limita la propuesta de dos proyectos de ley sobre el mismo objeto dentro de una misma legislatura.

Mas, en fin, sea cual fuere el procedimiento

Biblioteca Nacional de España

que adopte el Gobierno, ya sea produciendo un nuevo proyecto de ley, ya tomando la base parlamentaria del que tiene pendiente de dictamen, lo más esencial es que venga pronto esta conciliación de intereses tan valiosos.

Biblioteca Nacional de España

OBRAS DEL AUTOR

EL MATRIMONIO, su ley natural, su historia, su importancia social, con un prólogo de D. Aureliano Fernández-Guerra, 2.ª edición.—Dos tomos 8.º mayor francés, 8 pesetas.

ENSAYOS SOBRE RELIGIÓN Y POLÍTICA.—Vicisitudes del Pontificado romano.—La Iglesia y el Estado.—La libertad de cultos.—El Pontificado y la unidad italiana.—Carácter anticristiano de la revolución.—La Iglesia y la revolución en España.—Los partidos políticos y los intereses católicos en España.—La libertad de enseñanza.—El darwinismo.—Racionalismo y materialismo.—Un tomo en 4.º mayor, 8 pesetas.

CATÓLICOS Y CONSERVADORES.—Estudios sobre los partidos políticos.—Un tomo en 8.º español, 2 pesetas.

FELIPE IV Y SOR MARÍA DE ÁGREDA.—Un tomo en 8.º español, 3 pesetas.

LA CRISIS AGRARIA EUROPEA y sus remedios en España.—Un tomo en 8.º español, 4 pesetas.

EL JUBILEO PONTIFICIO y el Gobierno de Italia.

EL RÉGIMEN PARLAMENTARIO y el sufragio universal.—Un tomo en 8.º español, 4 pesetas.

EL CONGRESO CATÓLICO y la libertad de enseñanza.—Un tomo en 8.º español, 4 pesetas.

DEL GOBIERNO EN EL RÉGIMEN ANTIGUO y el parlamentario. La realeza.—Un tomo en 8.º español, 5 pesetas.

EL ORO, LA PLATA Y LOS CAMBIOS.—Problemas económicos y sociales.—Un tomo en 8.º español, 4 pesetas.

Se hallan de venta en la librería de Gutenberg, calle del Príncipe, núm. 14, y en las principales librerías.

Biblioteca Nacional de España